Rechtsfragen des neuzeitlichen Reiseverkehrs.

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung
des juristischen Doktorgrades
einer hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen
Fakultät der Schlesischen
Friedrich-Wilhelm Universität zu Breslau.

vorgelegt von
Siegfried Schrems

Druckerei Orthen, Köln, Antoniterstraße 10
1938

Gedruckt mit Genehmigung der rechts- u. staatsw.
Fakultät der Universität Breslau.

Berichterstatter: Professor Dr. Thieme.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Vorbemerkungen 5
Das Reisebüro 5
Seine wirtschaftliche Bedeutung; Vergleich mit der Spedition . 6
Terminologie der Reisen 7
Geschichtliche Entwicklung des Reisebüros 8

Reisebüro und ausführendes Unternehmen 9
Arten der Abhängigkeit voneinander 9
Vertragliche Beziehungen 10
Das Reisebüro als Vermittler 10
Das Reisebüro als Kunde 12
Schwierigkeit der Unterscheidung 12

Reisebüro und Reisender 14
Der einzelne Vermittlungsakt 14
Die Eisenbahnfahrkarte 14
Der Hotelgutschein 17
Hotelgutscheine zu festen Preisen 20
Gebundene Reisen 22
Die Reise als Verkaufsgegenstand 22
Bestellte Reisen 23
„Fertig gekaufte" Reisen 24
Gesellschaftsreisen 25
Motive für ihre Veranstaltung 26
Fälle 28

Reisender und Verkehrsunternehmen 30
Rechtsgeschäfte mit Beherbergungs- und Verpflegungsunternehmen 30
Rechtsgeschäfte mit Beförderungsunternehmen 34

Anhang: Die allgemeinen Reisebedingungen der Fachgruppe . . . 43

Schrifttum 44

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542706_0063

Vorbemerkung.

Im Reiseverkehr hat sich in neuerer Zeit ein Unternehmenstyp entwickelt und durchgesetzt, der Reisebüro genannt wird. Was hierunter zu verstehen ist, wurde bisher weder im BGB. oder im HGB., noch im rechtswissenschaftlichen Schrifttum geklärt und abgegrenzt. Auch im Sprachgebrauch ist die Bedeutung des Wortes noch schwankend. Eine Sichtung dessen, was hierzu bisher anderwärts erbracht wurde, führt auf betriebswissenschaftliche Untersuchungen durch Eckemann und durch Drosihn und auf Abhandlungen von Bormann (insbesondere S. 128 ff. daselbst) und Giese (Beitrag „Internationale Reisebureaus" in „Fremdenverkehr" S. 251 ff). Außerdem ist hier das „Gesetz über die Ausübung der Reisevermittlung" vom 26. Januar 1937 anzuführen. Dieses Gesetz vermeidet allerdings den Gebrauch des Wortes Reisebüro, obwohl es in sonst wörtlicher Anlehnung an eine Anordnung des Reichswirtschaftsministers vom 8. Januar 1936 ergangen ist, welche die Errichtung neuer „Unternehmungen, die R e i s e b ü r o geschäfte betreiben" vorübergehend verboten hatte.

Eckemann (S. 7) definiert das Reisebüro als

„eine nach erwerbswirtschaftlichen Grundsätzen geleitete Reiseverkehrsorganisation, die zwischen den ausführenden Verkehrsunternehmen, den Transportanstalten, und den Verkehrsobjekten, den Personen, eine Mittlerstellung einnimmt und diese mit einer werbenden Stellung verknüpft, um sie bis zur veranstaltenden und befördernden Tätigkeit zu entwickeln."

Dies ist insofern zu eng, als unter ausführenden Verkehrsunternehmen nur die Transportanstalten begriffen zu werden scheinen, andererseits für die hier verfolgten Zwecke insoweit zu unscharf, als die Abgrenzung gegenüber den primärem Verkehrsunternehmen, namentlich gegenüber dem Beförderungsunternehmen fehlt.

Diese Abgrenzung, die unerläßlich erscheint, wird in der vorhin genannten Anordnung des Reichswirtschaftsministers wenigstens insofern angedeutet, als nach dieser das Vorliegen von Reisebürogeschäften bspw. darnach zu bemessen ist, ob „eigene" oder nicht eigene Verkehrsmittel zur Verwendung gelangen. Hierbei ist sichtlich — eine authentische Interpretation fehlt — mit „eigen" nicht das Eigentumsverhältnis (dominium) gemeint, sondern eine bestimmte Zuordnung der Mittel zum fraglichen Unternehmen. Die Anordnung begreift unter Reisebürogeschäften in ihrem § 2 wörtlich:

„1. Die Ausgabe oder Vermittlung von Beförderungsausweisen oder Nebenausweisen für nicht eigene dem Personenverkehr dienende Beförderungsmittel

2. Die Veranstaltung, Durchführung oder Vermittlung von Reisen, die sich n i c h t auf die Beförderung mit e i g e n e n Fahrzeugen beschränken

3. Die Vermittlung von vorübergehender Unterkunft oder Verpflegung".

Daß es sich hierbei mehr um eine beschreibende Aufzählung, denn um eine gestaltende Definition handelt, erklärt sich aus der Zweckbestimmung der Anordnung.

Lediglich Aufzählungen enthalten auch die Abhandlungen Bormanns und Gieses.

Dagegen ist der kennzeichnendste Gesichtspunkt in der von der für die Reisebüros zuständigen Fachgruppe normierten Haftungsklausel enthalten, welche besagt, daß das Reisebüro bei allen Reiseveranstaltungen nur Vermittler der bei der Durchführung der Reise in Anspruch genommenen Unternehmungen und Personen sein will.

An sich handelt es sich bei dieser Klausel um eine subjektive Rechtsnorm, die nur durch Aufnahme in den einzelnen Vertrag Geltung erlangt. Tatsächlich ist ihr aber heutzutage bereits objektive Bedeutung beizumessen, da sie im Wege der Bezugnahme auf die „Allgemeinen Reisebedingungen der Fachgruppe" (Vgl. Abdruck im Anhang), in denen sie enthalten ist, in den Inhalt fast sämtlicher in Frage kommender Verträge eingeht.

Daß Reisebüros trotzdem, wie auch aus der oben angeführten Definition Eckemanns hervorgeht, in manchen Fällen als primäre Unternehmen handeln und dementsprechend zu behandeln sind, wird noch eingehender darzulegen sein. Hier genügt als Ausgangspunkt die allgemeine Feststellung und Abgrenzung, daß es sich bei Reisebüros um Unternehmen handelt, welche Leistungen des Reiseverkehrs vermitteln. Ob die Vermittlung gewerbsmäßig geschehen muß, kann hierbei dahingestellt bleiben. Die Vermittlungsstellen der KdF. werden heute nicht als Reisebüro bezeichnet. Auch nicht die vielfach von größeren Kurorten und Städten unterhaltenen sogenannten Verkehrsvereine oder Verkehrsbüros, deren Hauptaufgabe zwar die Entfaltung einer speziellen Propaganda zur Hebung des Fremdenverkehrs für einen bestimmten Platz ist, die aber sonst in jeder Weise die Funktionen von Reisebüros erfüllen (Vgl. Drosihn S. 17). Andererseits hat sich gerade das größte deutsche Reisebüro, das „Mitteleuropäische Reisebüro GmbH. in Berlin (abg. MER), gleich den Verkehrsvereinen gemeinnützige Aufgaben gestellt, was insbesondere in der allgemeinen Auslandwerbung für Deutschlandreisen praktisch zum Ausdruck kommt.

Seiner wirtschaftlichen Bedeutung und wirtschaftlichen Funktion nach, ist das Reisebüro dem Speditionsgewerbe verschwistert. Denn der wirtschaftliche Vorteil der Zuziehung eines Reisebüros ist ein analoger. Wie dort wird auch hier durch einen Fachmann kraft dessen Vertrautseins mit den einschlägigen Verkehrseinrichtungen und seiner Kenntnisse der sonstigen Gelegenheiten, der billigste, sicherste und schnellste Weg und die richtige Zeit für die Beförderung ermittelt. Dabei werden die geeignetesten Verkehrsunternehmen ausgesucht, diesen die nötigen Weisungen gegeben, es wird für die erforderlichen Ausweise und Papiere gesorgt und auch sonst alles getan, um die Beförderung, oder den Verlauf der ganzen Reise zu sichern und möglichst schön zu gestalten. Rechtlich wird regelmäßig in beiden Fällen die Verpflichtung nicht unmittelbar auf die Beförderung und Lagerung resp. Bewirtung oder Beherbergung abgestellt, sondern lediglich auf das „in Verbindung treten" mit derartigen Unternehmen zwecks Durchführung der geplanten Versendung oder einer geplanten Reise durch diese. Wie schon nach kurzer Ueberlegung zu erkennen und deshalb vorweg zu bemerken, wird hierbei in vielen Fällen die ideale rechtliche Funktion des Reisebüros dennoch eine andere sein müssen, als diejenige des Speditionsunternehmens.

Im Güterverkehr ist Vertragsziel die „zeitgerechte und unbeschädigte Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte" allein. Dem Absender kann regelmäßig gleichgültig sein, welches der Platz des Gutes im Beförderungsmittel oder Lagerhaus und welches seine Behandlung durch das betreffende Personal ist. Andernfalls hat er seine Ersatzansprüche wegen Verlust, Beschädigung oder Verspätung. Bei Güterversendungen genügt es demnach durchwegs, wenn der Absender nur mit dem Speditionsunternehmen in vertragliche Beziehungen eintritt. Die eigentliche Fortbewegung, Lagerung etc. ist für ihn dann im Verhältnis zu den betreffenden Frachtführern, Lageristen etc. lediglich ein bloßer Reflex der vom

Spediteur mit diesen abgeschlossenen Ausführungsverträge (Vgl. §§ 407 ff. HGB.). Das Vertragsobjekt, das Gut, wird für die Zeit der Beförderung vollkommen aus der Obhut und nahezu vollkommen aus der Rechtssphäre des Absenders gerückt. (Eine neuere Ansicht geht sogar dahin, daß während der Beförderung der Herausgabeanspruch aus § 985 ruht.) Das Interesse des Absenders konzentriert sich auf den Zeitpunkt der Ankunft, d. h. der Beendigung der Beförderung.

Daß die Situation im Reiseverkehr, wo Vertragsobjekt der Reisende selbst ist, eine vollkommen andere ist, liegt auf der Hand. Hier muß es für den Reisenden das Ziel sein, möglichst weitgehende Einwirkungsmöglichkeiten auf den Ablauf der Reise sicherzustellen. In vielen Fällen wird er seine Stellung nicht auf den bloßen Reflex der Beziehungen zwischen Reisebüro und ausführendem Unternehmen gründen wollen, sondern zwischen sich selbst und diesen Unternehmen unmittelbare handfeste Vertragsbeziehungen geschaffen haben, an Hand derer er sich jederzeit, also auch schon während der Reise, unmittelbar an das betreffende Unternehmen halten kann, oder zumindest als Dritter in das Vertragsverhältnis eingebaut sein (§ 328 BGB.)

Von besonderer Wichtigkeit ist diese angeschnittene Frage im Hinblick auf die Befugnis (Zuständigkeit) zur Ausübung der sogenannten Kann- oder Gestaltungsrechte, wie z. Beisp. der fristlosen Kündigung gegenüber den ausführenden Unternehmen. Beim heutigen Stand der Dinge wird infolge mangelhafter Information der meisten durch Vermittlung von Reisebüros Reisenden über die Vertragsbeziehungen und infolge der daraus entspringenden Besorgnis, etwa doppelt bezahlen zu müssen, auf die Ausübung dieser Rechte praktisch nahezu verzichtet; die Rückfrage an das Reisebüro wäre meist zu umständlich und zudem käme die Antwort meist zu spät.

Anders als vorstehend ist die Interessenlage lediglich bei größeren Gesellschaftsreisen. Da hier ein vom Reisebüro bestellter Reiseleiter mitfährt, der den glatten Ablauf der Verhältnisse überwacht und an den sich der Reisende zu wenden vermag, kann hier auf unmittelbare Rechtsbeziehungen stets verzichtet werden.

Ausnahmsweise wird auch das Interesse Einzelreisender an unmittelbaren Verträgen geringer sein z. B. dann, wenn sie die betreffenden ausländischen Sprachen gar nicht können, wie etwa auf einer Weltreise. Solche Reisen werden durchweg nur von oder wenigstens mit Hilfe größerer Büros durchgeführt. Diese aber haben, wie etwa Th. Cook & Son Niederlassungen und Vertreter in allen in Betracht kommenden Reiseplätzen, die den von ihrem Büro geschickten Reisenden mit ihren Sprach- und Landeskenntnissen, aber auch mit Rat und Tat dienlich sein können.—

Bezüglich der Terminologie ist in diesem Zusammenhange noch auf die Ausführungen Bormanns zu verweisen.

Dieser unterscheidet (S. 10) die Reisen der Organisationsform nach „in Einzelreisen und Massenreisen einerseits und freie und gebundene Reisen andererseits."

Was unter Einzel- und Massenreisen zu verstehen ist, bedarf wohl auch hier keiner weiteren Erklärung, wenn auch die Abgrenzung beider voneinander manchmal schwer fallen mag.

Als gebundene Reise im Gegensatz zur freien bezeichnet Bormann die Reise, bei der der Reiseweg und die normalen Reisekosten bereits vorher festgelegt sind und im allgemeinen nicht ohne weiteres abgeändert werden können. „Eine gebundene Massenreise ist z. B. die Gesellschaftsreise, bei der Reiseprogramm und Reisekosten vorher endgültig feststehen; eine gebundene Einzelreise ist die Pauschalreise, für die dasselbe wie für die Gesellschaftsreise gilt. (Vgl. hierzu auch die „Erste Anordnung des Leiters der Reichsverkehrsgruppe Hilfsgewerbe des Verkehrs vom 3. Januar 1936). Eine freie Massenreise ist etwa die Wanderfahrt, und eine freie Einzelreise ist die große Mehrzahl der Urlaubsreisen

überhaupt. Die heutige Entwicklung geht auf den Massenreiseverkehr, und zwar den gebundenen Massenreiseverkehr hin, wobei jedoch versucht wird, auch dem gebundenen Reiseverkehr, soweit wie irgend möglich, die Vorzüge des freien Reiseverkehrs nutzbar zu machen."

Der Grund dieser Entwicklung ist unschwer als derselbe zu erkennen, der auch die als Lehrbeispiele bekannten societates unius rei der sparsamen Hausfrauen zum Zwecke gemeinsamen Einkaufs zur Entstehung bringt.

So begann die Entwicklung des Reisebürowesens bezeichnenderweise damit, daß es einem Sonntagsschullehrer, dem Engländer Thomas Cook, einfiel, für die Ausflüge seiner Schule von der Eisenbahn Fahrpreisermäßigungen zu erbitten. Die Zusage der Bahn gab ihm den Anstoß, späterhin auch für andere Gesellschaften Fahrpreisermäßigungen zu erwirken. So wurde dann in rascher Folge das gewaltige und weltbekannte Unternehmen Thomas Cook aufgebaut, das heute noch in der Fa. Th. Cook & Son fortlebt, (Vgl. Vortrag des Direktors E. Kipfmüller „Die Reisebüros im deutschen Fremdenverkehr", abgedruckt in den „Mitteilungen" 1. Jg., Nr. 4).—

Die große Mehrzahl der Urlaubsreisen von heute — schon ein kurzer Blick in die Statistik der KdF.-Reisen allein zeigt dies ohne weiteres — sind gebundene Massenreisen, d. h. Gesellschaftsreisen. Auch politische Momente haben diese Entwicklung begünstigt. Für die nationale Propaganda lohnt sich die Massenreise mehr. Das erste Land, das Gesellschaftsreisen in diesem Hinblick straff organisierte, war Italien. Andere Länder (z. B. Sowjetrußland) wollen die Fremden nur beaufsichtigt im Lande herumfahren lassen und bedienen sich aus diesem Grunde der Gesellschaftsreise.

Es muß hier einleitend noch darauf hingewiesen werden, daß vorliegend keineswegs die Absicht besteht, sozusagen einen „Iuristischen Leitfaden für den Reisenden" zu schreiben. Es sollen vielmehr nur die wesentlichsten Rechtsbeziehungen im besonderen Hinblick auf das zuvor Ausgeführte beispielhaft herausgegriffen werden, um sie zu untersuchen und um hierdurch zur Klärung der ziemlich verwickelten Verhältnisse beizutragen. Dagegen kann auf die im Alltag vielleicht ebenso zahlreiche Fragen aufwerfenden verschiedenerlei Hilfsverträge betreffend Reisegepäckbeförderung, Reiseversicherungen, Platzreservation etc. nicht eingegangen werden.

Das Ineinandergreifen und Zusammenhängen der fraglichen Rechtsbeziehungen wird durch ihre im folgenden aus Zweckmäßigkeitsgründen getrennte Behandlung zurücktreten. Zum besseren Verständnis dieser speziellen Ausführungen und Wahrung des Ueberblicks, sei auf es daher noch besonders hingewiesen.

REISEBÜRO UND AUSFÜRENDES UNTERNEHMEN.

Die Beziehungen zwischen den Reisebüros und den ausführenden Verkehrsunternehmen sind fast stets mit Generalabmachungen ausgefüllt, in denen die Art und Weise der künftigen Vermittlungstätigkeit des Reisebüros bereits lange vor den einzelnen Vermittlungsakten vorbereitet und generell geregelt ist.

Die Kenntnis der rechtlichen und tatsächlichen Beziehungen zwischen Reisebüro und den ausführenden Unternehmen und die Kenntnis der grundlegenden Abmachungen trägt zum Verständnis der Beziehung Reisender —Reisebüro wesentlich bei, weshalb sie als erste zu behandeln sind. Sie lassen sich nach verschiedenen Gesichtspunkten und verschiedenen typischen Gestaltungen unterscheiden:

A) Nach dem Grad der Abhängigkeit des Reisebüros:

1. Das Reisebüro ist einem primären Verkehrsunternehmen angegliedert, d. h. eine bloße Abteilung desselben (vgl. Bormann S. 128).

Daneben bestehen dann natürlich auch Beziehungen zu verschiedenen anderen Verkehrsunternehmen, ja, das Wort Reisebüro setzt eine Mehrzahl solcher Beziehungen voraus. So sind bsplw. die Fahrkartenschalter der Transportanstalten, an welchen die Beförderungsverträge abgeschlossen werden (Vgl. dazu unten), keine Reisebüros.

In manchen Fällen liegen die Verhältnisse auch umgekehrt. Häufig sind bsplw. Omnibus- (Rundfahrten-) Unternehmen einem Reisebüro eingegliedert. Es sei in diesem Zusammenhange auf die entsprechenden Verhältnisse im Güterverkehr hingewiesen, wo die ihrer wirtschaftlichen Funktion nach den Reisebüros verwandten Speditionsunternehmen meist gleichzeitig auch Frachtführer sind.

2. Das Reisebüro wird von einer Kapitalgesellschaft betrieben, deren Hauptgeschäftsanteile in der Hand eines oder mehrerer Verkehrsunternehmen liegen.

Dies ist vielfach der Fall bei den Reisebüros von Schiffsreedereien. Aber auch die Gründung des Mitteleuropäischen Reisebüros GmbH. erfolgte im Zusammenwirken verschiedener Verkehrsunternehmen, wie HAPAG., Norddeutscher Llyod, deutsche und ungarische Staatsbahnen und österreichische Bundesbahnen (Vgl. Drosihn S. 12/13).

3. Das Reisebüro ist ein selbständiges Unternehmen, das aber nur durch Subventionen von Verkehrsunternehmen, auch Städten Kommunen, Verkehrsverbänden etc. existenzfähig ist.
Diese Büros werden allerdings meistens nicht als Reisebüros bezeichnet, sondern als Verkehrsvereine oder Verkehrsbüros.

4. Das Reisebüro ist ein selbständiges, sich selbst tragendes gewerbliches Unternehmen.

B) Nach dem Inhalt der vertraglich übernommenen Verpflichtungen:

1. Das Reisebüro verpflichtet sich, für das Verkehrsunternehmen tätig zu sein, für es das Publikum propagandistisch zu bearbeiten, Kunden zu

werben und es allgemein, insbesondere durch Vermittlung von Verträgen, (— bei erteilter Abschlußvollmacht, durch Abschluß solcher —), ständig zu fördern.

2. Das Reisebüro übernimmt insofern keine besonderen Verpflichtungen und trifft nur neutrale Abreden (Wiederkehrschuldverhältnis).

3. Das Reisebüro tritt selbst als Kunde auf.

In den beiden ersten Fällen verpflichtet sich das Verkehrsunternehmen seinerseits regelmäßig, dem Reisebüro für jede erfolgreiche Vermittlung resp. jeden Abschluß einen meist nach Prozenten des Umsatzes berechneten Lohn auszuzahlen, evtl. außerdem die Spesen zu vergüten.

Im ersteren Falle ist auch die Zahlung festen Gehalts oder festen Gehalts zuzüglich Belohnung nach dem Umsatz der einzelnen Vermittlungen üblich.

C) Nach der Dauer der Beziehungen:

1. sie sind für längere Dauer berechnet, für unbestimmte Fälle,

2. sie werden für einen oder einzelne bereits ins Auge gefaßte bestimmte Fälle geschaffen.

Dies ist bei Gesellschaftsreisen üblich und auch meist notwendig.

D) Nach dem Grad der Außenwirkung der angeknüpften Rechtsbeziehungen:

1. Das Reisebüro hat Abschlußvollmacht für das Verkehrsunternehmen.

2. Es ist lediglich zur Vorbereitung von Verträgen befugt.

In diesem Falle wird es häufig die Stellung eines tatsächlichen Vertreters (Boten) einnehmen. Vgl. unten.

3. Dem Reisenden wird die Ausnutzung von Beziehungen überlassen, die an sich lediglich zwischen dem Reisebüro und dem ausführenden Unternehmen bestehen (nur bei B 3).

Hierbei werden dem Reisenden allerdings auch gewisse direkte Rechte zuzuerkennen sein, z. B. Recht auf sorgsame Behandlung gem. § 328 BGB.; an der Substanz der fraglichen Rechtsbeziehungen hat der Reisende aber keinen Anteil.

E) Zur Sicherstellung der technischen Durchführung der Vermittlungen werden daneben meist noch folgende Abreden getroffen:

1. Das Unternehmen gibt dem Reisebüro bindende Tarife bekannt und verpflichtet sich, Preisänderungen vor Inkrafttreten zeitgerecht mitzuteilen;

2. es verpflichtet sich, die obigen Tarife auch gegenüber direkten Kunden anzuwenden;

3. es verpflichtet sich, die vom Reisebüro ausgestellten Fahrscheine, Gutscheine auf Hotelleistungen etc. je nachdem auch anzuerkennen bzw. anzunehmen;

4. es erklärt sich damit einverstanden, daß die Bezahlung stets (D 2!) über das Reisebüro erfolgt. Ueber den Zeitpunkt der Bezahlung werden genaue Bestimmungen getroffen;

5. es verpflichtet sich im Falle eigenen Unvermögens für entsprechenden Ersatz zu sorgen.

Letztgenannte Bestimmung ist im Verkehr mit den Hotels besonders üblich. Bei der Eisenbahn gelten anderslautende gesetzliche Bestimmungen (vgl. unten).

6. es verpflichtet sich, dem Reisenden schuldhaft zugefügten Schaden über das Reisebüro zu ersetzen.

Bei der Einordnung der Abmachungen in das System unserer Rechtsordnung ist vorerst davon auszugehen, daß Vertragsgegenstand in den meisten Fällen Geschäftsbesorgungen, d. h. Arbeitsleistungen des Reisebüros sind.

Die Verpflichtung des Reisebüroleiters, die Interessen eines Verkehrsunternehmens in der bezeichneten Art (B 1) zu vertreten und wahrzunehmen, ist, wenn, wie meist für einen bestimmten Erfolg hierbei nicht einzustehen ist, Dienstverpflichtung im Sinne der §§ 611 ff. BGB. Hierbei darf der Umstand, daß der Lohn nach Prozenten der abgeschlossenen Geschäfte berechnet wird, nicht irreführen. Denn einmal ist dies nicht notwendig der Fall, und dann ist dies nur eine Vergütungsart, die über den wesentlichen Inhalt dessen, was zu leisten ist, nicht hinwegtäuschen darf. Wenn das Reisebüro einem Verkehrsunternehmen eingegliedert ist (A 1), das Kaufmannseigenschaft besitzt, so kommen auf die Dienstverpflichtung die Vorschriften der §§ 59 ff. HGB. zur Anwendung, welche das Verhältnis zwischen Handlungsgehilfen und Prinzipal regeln. Ist der Leiter des Reisebüros ein selbständiger Gewerbetreibender, so liegt bei gleicher Voraussetzung ein Handlungsagentenverhältnis im Sinne der §§ 84 ff. HGB. vor.

Ein näheres Eingehen auf diese Spezialvorschriften erübrigt sich, da hier bloß die mögliche Kollision von Interesse ist, die sich für das Reisebüro aus dieser Bindung bei Dazutritt der ihm dem Reisenden gegenüber obliegenden Pflichten ergeben kann. Hierbei kommt aber diesen Vorschriften keine Bedeutung zu.

Einen Vertrag, durch welchen für den Nachweis der Gelegenheit zum Abschluß eines Vertrages oder für Vermittlung eines solchen ein Lohn versprochen wird, nennt das BGB. in § 652 einen Maklervertrag. Daß diese Merkmale hier im Falle der Vertragsvermittlung vorliegen, bedarf neben dem Hinweis auf das Vorgehende keiner weiteren Erörterung. Der Maklervertrag ist allerdings im BGB. nur insoweit geregelt, als der Maklerlohn in Betracht kommt. Die etwas ausführlicheren Vorschriften des Handelsgesetzbuches betreffend den Handelsmakler können keine Anwendung finden, da es sich in der Regel um keine Vermittlung von Verträgen über „Gegenstände des Handelsverkehrs" handelt. Wenn die Reisebüros meistens dennoch wenigstens unter dem allgemeinen Handelsrecht stehen, so beruht dies darauf, daß sie

1. meist wegen Art und Umfang ihres Betriebes eines kaufmännisch eingerichteten Geschäftes bedürfen und ihre Firma ins Handelsregister eintragen lassen (§ 2 HGB.), oder
2. als Handelsgesellschaften (häufig ist die GmbH.) notwendig Kaufmannseigenschaft haben (§ 6 HGB.), oder
3. wegen ihrer Verträge mit anderen Verkehrsunternehmen oder auch mit Reisebüros, Handlungsagenten sind.

Auf solche „kaufmännische Zivilmakler" finden dann zwar die Vorschriften über den Handelsmakler keine Anwendung, wohl aber dagegen die allgemeinen handelsrechtlichen Vorschriften, von denen hier als Beispiel die in § 362 HGB. statuierte Antwortpflicht hervorgehoben sei.

Der Unterschied zwischen Handelsmakler und Zivilmakler ist insofern noch besonders bedeutsam, als ersterer grundsätzlich als Makler zu beiden Parteien im Vertragsverhältnisse steht, die beiderseitigen Interessen gleichmäßig wahrzunehmen hat und grundsätzlich beiden verantwortlich ist (§ 98 HGB.), während der Zivilmakler, auch der kaufmännische, grundsätzlich nur zu einer Partei — hier zum Verkehrsunternehmen — im Maklerverhältnis steht, während sich seine Haftung gegenüber der anderen Partei — an sich — nur nach den Grundsätzen über unerlaubte Handlungen bestimmt (Ehrenberg 5, 1, S. 369).

Es wird allerdings auch die Ansicht vertreten, daß der Zivilmakler, ebenso wie der Handelsmakler, nicht auf Grund eines Vertragsverhältnisses

ständig beauftragt sein dürfte. Dadurch unterscheide er sich vornehmlich vom Vermittlungsagenten (vgl. z. B. Hagenbeck S. 3/4). Diese Ansicht ist aber unbegründet. Für das Agenturverhältnis ist die Verpflichtung zur Dienstleistung und zur Tätigkeit wesentlich, für das Maklerverhältnis das Fehlen solcher Verpflichtung. Beide Verhältnisse können auch nebeneinanderherlaufend bestehen und auch der Agent den Vermittlungsakt zugleich als Makler vornehmen (vgl. Ehrenberg 5, 1, 1 S. 37). Wenn somit die Vertragsvermittlung im einzelnen Falle einerseits Gegenstand eines Maklerverhältnisses, gleichzeitig aber Gegenstand eines Dienstverhältnisses ist, so hat dies keinen Einfluß auf die rechtliche Natur der beiden Verhältnisse.

Von den bisher untersuchten und eingeordneten Abmachungen zu unterscheiden sind die Verträge, in denen Reisebüros bei Verkehrsunternehmungen einschlägige Leistungen in eigenem Namen und für eigene Rechnung bestellen (B 3) und ihren Gewinn aus entsprechenden weiteren Vertragsschlüssen mit dem Reisepublikum ziehen. Dies ist meist bei Gesellschaftsreisen der Fall (vgl. auch Drosihn S. 47). Bei solchem Hergang tritt das Reisebüro dem Publikum an sich als ausführendes Unternehmen gegenüber, des Verkehrsunternehmen dagegen als sein Erfüllungsgehilfe, für den es nach § 278 BGB. einstehen muß. Z. B. ein Reisebüro verpflichtet ein Omnibusunternehmen, einen Omnibus mit 25 Plätzen und einen Chauffeur auf gewisse Zeit zur Verfügung zu stellen oder 25 Personen zu befördern und schließt seinerseits mit 25 Personen entsprechende Einzelbeförderungsverträge ab (vgl. die entsprechende Rechtslage bei der Sammelladungsspedition § 413 HGB.).

Der Fall liegt aber hier meistens so, daß das ausführende Unternehmen zur Sorgfalt gegenüber den Reisenden rechtsverbindlich verpflichtet erscheint (§ 328 HGB.) und auch hier das Reisebüro seine eigene Haftung in den Einzelverträgen ausschließt. In solchem Falle übernimmt das Reisebüro zwar das Risiko der Veranstaltung der Fahrt, nicht aber das Risiko des technischen Betriebes. Selbstverständlich kann es aber auch dann noch neben dem Verkehrsunternehmen auf Schadenersatz haften. Z. B. wenn letzteres einen schlechten Chauffeur beauftragt und das Reisebüro dies gewußt hat oder hätte wissen müssen.

Manchmal werden auch ausdrückliche Abmachungen dahingehend getroffen, daß das ausführende Unternehmen verpflichtet ist, dem Reisenden schuldhaft zugefügten Schaden dem Reisebüro zu vergüten, damit dieses seinerseits die Reisenden entschädigen kann, die Schaden erlitten (vgl. E. 6).

Bei unklaren Abmachungen ist nicht ohne Schwierigkeiten erkennbar, ob das Reisebüro selbst ausführendes Unternehmen ist oder ob es bloß vermitteln sollte.

In der Regel wird der wahre Vertragswille danach erforscht werden können, ob das Verkehrsunternehmen an der Höhe des Entgelts, das vom Reisebüro in den einzelnen in Aussicht genommenen Verträgen ausbedungen wird, rechtlich interessiert ist, oder seine Vergütung unabhängig hiervon beanspruchen kann (vgl. einen ähnlich gelagerten Fall in Seuff. A. Bd. 77 S. 37).

Daß es sich bei den oben beschriebenen Fällen meist um Abreden für bestimmte Fälle handelt (C 2.), scheint selbstverständlich. Die Unterbringung etwa einer größeren Reisegesellschaft stieße schon rein technisch auf Schwierigkeiten, wenn sie nicht vorher genauestens vereinbart wäre. Manchmal werden Vereinbarungen darauf abgestellt und dementsprechend ausgestaltet, daß ihnen gemäß nach und nach eine ganze Reihe gleichartiger Reisen ablaufen soll (C 1). Die jeweiligen Leistungen werden durch die ausführenden Unternehmen fortlaufend in gleicher Weise erbracht und sind, wenn sie nicht auf Grund sog. Wiederkehrschuldverhältnisse erfolgen, in der Abmachung Reisebüro—Hotel als unselbständige Ausführungsabschnitte einer Leistung anzusehen. Am häufigsten ist dieser Fall bei oder in Verbindung mit den Pauschalaufenthalten, z. B. bei den jeweils ein- oder zweiwöchentlichen Wintersportaufenthalten im Skidorf,

die die ganze Saison durchlaufen. Die Besucher wechseln hier jeweils an bestimmten Tagen; während die einen vormittags abfahren, kommen abends die neuen Gäste bereits an.

Es sei im Zusammenhange bemerkt, daß gerade bei solchen Verhältnissen die Interessen der Reisenden rein tatsächlich weitgehend gewahrt sind. Denn regelmäßig kommt das Unternehmen in dem Bestreben, das Reisebüro als Dauerkunden zu erhalten, den zugewiesenen Gästen ebenso als Dauerkunden entgegen. Was dies bedeutet, bedarf keiner Erörterung; es ist natürlich, daß ein Unternehmen einem Stammgast, dem etwa in seinem Betrieb Soße auf die Kleidung geschüttet wurde, anders entgegenkommt, als etwa einem einzelnen Reisenden, der zufällig eingekehrt ist. Es wird aus allgemeiner Geschäftsklugheit dem ersteren meist ohne weitere Verschuldensnachprüfung der Schaden ersetzt.

Die Züge des Vertragsverhältnisses können auch denjenigen des Trödelvertrages ähneln. Dies ist dann der Fall, wenn das Reisebüro zwar wie oben eine Verkehrsmittelmiete oder einen Beförderungsvertrag mit dem Verkehrsunternehmen zu einem festgesetzten Preise, fest, aber unter der Bedingung abschließt, entweder den vereinbarten Preis zu erstatten, oder, wenn es nicht genügend Personen für eine Gemeinschaftsfahrt sammeln kann, von der Fahrt absehen zu können. Das betriebswirtschaftliche Nutzungsrisiko bezügl. der Verkehrseinrichtung ist in solchem Falle dem Verkehrsunternehmen belassen. Meist wird hierbei aber so verfahren, daß die Beteiligten von vornherein einen Termin festsetzen, bis zu welchem sich das Reisebüro zu erklären hat.

Ob das Reisebüro durch ein solches Geschäft verpflichtet wird, sich um die Einzelabschlüsse zu bemühen, muß nach den jeweiligen Vereinbarungen bemessen werden. Da sich das Verkehrsunternehmen nicht aufs Geradewohl der Dispositionsfähigkeit über seine Verkehrsmittel begeben wird, spricht eine Vermutung für das Bestehen einer solchen Abmachung. Sollte das Reisebüro arglistig die Ausnützung der Verkehrsmittel verhindern, etwa Reiselustigen in eigennütziger Absicht z. B. um andere Fahrten, bei denen es besser verdient, „verkaufen" zu können, vom Abschluß abraten, bis die andere Fahrt „perfekt" ist, so könnte hierin jedenfalls ein Verstoß gegen Treu und Glauben liegen, welcher es nach § 705 BGB. verantwortlich machen würde.

In Ermangelung anderer Vereinbarung hat das Reisebüro hier die Werbespesen zu tragen, selbstverständlich auch für den Fall, daß die Fahrt nicht zustande gebracht werden kann. Das Reisebüro trifft auch die Gefahr einer etwaigen Kreditierung an den Kunden, wenn ihm dieselbe nicht ausdrücklich erstattet war. Auf Provision hat es hier keinen Anspruch. Sein Gewinn liegt eben in der Differenz zwischen dem Betrag den es von den Reisenden einnimmt und dem, den es an das Verkehrsunternehmen abführen muß. Erklärt das Reisebüro nicht termingemäß seinen Rücktritt, so kann das Verkehrsunternehmen auf jeden Fall die Taxsumme beanspruchen, auch wenn die Fahrt dann nicht zustande kommt. In manchen Fällen tritt das Reisebüro als direkter Stellvertreter der Reisenden — bei Gesellschaftsfahrten häufig etwa eines Klubs oder Vereins — auf. Hierbei handelt es sich nur mehr um Vermittlung im wirtschaftlich-funktionellen Sinne. Auf diese ist aber in diesem Zusammenhange nicht weiter einzugehen, da sie Besonderheiten nicht aufweist.

Von den unter E genannten Abreden soll zum Zwecke zusammenhängender Darstellung erst im nächsten Kapitel die Rede sein.

Reisender und Reisebüro.

Gegenstand der diese Beziehung erfüllenden Abmachung ist regelmäßig, je nachdem ob der Kunde eine gebundene oder eine freie Reise unternehmen will, die Vermittlung einer oder mehrerer Einzelleistungen, oder die Erstellung eines Reiseplans mit Kostenvoranschlag plus Vornahme einer dementsprechend organisch zusammengefügten Kette solcher Vermittlungsakte. Hierbei ist zu bemerken, daß das Reisebüro dem Verlangen nach Zusammenstellung einer Reise in vielen Fällen zuvorkommt, ja, durch die Werbung für geeignete derartige Zusammenstellungen, insbesondere z. B. von Gesellschaftsreisen, das Publikum erst veranlaßt, mit ihm in Beziehungen einzutreten.

Der einzelne Vermittlungsakt.

Die im folgenden zu untersuchenden einzelnen Vermittlungsakte stellen sich für die äußerliche Betrachtung einheitlich als Ausgabe bzw. als Verkauf von Fahrkarten, Hotelgutscheinen und dergleichen dar. Wie sich schon aus den vorgehenden Ausführungen ergibt, sind sie aber je nach der Art der Beziehung zwischen dem Reisebüro und dem betreffenden Verkehrsunternehmen verschieden zu beurteilen.

*

Obwohl der Abschluß eines Beförderungsvertrages an sich auch formlos erfolgen könnte, da weder im Werk-, noch im gleichfalls in Betracht zu ziehenden Mietrecht entgegenstehende Sonderbestimmungen bestehen, ist bei fast allen größeren Beförderungsunternehmen, insbesondere bei der Eisenbahn die Ausgabe von Fahrkarten oder -scheinen üblich. Die rechtliche Klassifikation dieses Vorganges, insbesondere die Rechtsnatur der Fahrkarten ist nun seit je außerordentlich umstritten.

Staudinger (S. 1642) und viele andere (für andere vgl. Plank S. 1024 und S. 1588) meinen, daß derjenige, der ein Billet erwirbt, damit einen Beförderungsvertrag abschließt. Die Eisenbahnfahrkarten werden hierbei der Regel nach als Inhabermarke im Sinne des § 807 BGB. anzusehen sein. Denn der Fahrgast müsse, wenn er seine Karte verliere, auch dann den Wagen verlassen, wenn der Erwerb der Karte nicht bestritten wird. Dies erfordere die Durchführbarkeit der eigenartigen Kontrolle und hiernach sei die Fahrkartennatur zu bestimmen.

Warmbold, der die Fahrkarte gleichfalls unter die Marken des § 807 BGB. einreiht, meint (S. 29), daß zwischen den Reisenden und dem Schalterbeamten ein Beförderungsvertrag mit der Sonderbestimmung abgeschlossen werden, daß der Reisende zur Ausübung seines mit dem Vertragsabschlusse erlangten Beförderungsanspruchs eine Fahrkarte haben muß (ähnlich Staub S. 1023).

Oertmann (S. 1315, vgl. auch S. 961 bezügl. Theaterbillets) vertritt zunächst die Auffassung, daß die im § 807 BGB. genannten Urkunden an sich bloße Legitimationszeichen im Sinne des § 808 BGB. seien. Also Legitimationszeichen, die ihrem Inhaber keineswegs ein selbständiges Recht geben, sondern nur ihren Aussteller durch Leistung an den Inhaber befreit werden lassen. Insoweit sie die Fahrkarte als Inhabermarke kennzeichnen, schließt er sich dann den Ausführungen Staudingers an (vgl. i. G. Oertmann S. 1313/14). Abweichend und auch im Widerspruch zu

seiner oben erwähnten Meinung führt er dann jedoch aus, daß das Papier, d. h. das Billet das Recht auf die bezügliche Sach-, Dienst- oder Werkleistung „verkörpere", und daß man dieses Recht nicht wie sonst, aus einem darauf gerichteten entgeltlichen Vertrage erwerbe, sondern als einfache Folge des Eigentums am Billet. Dieses seinerseits könnte man auf Grund der verschiedensten Rechtsgründe erlangen (Kauf, Tausch, Schenkung usw.).

Letztere Ansicht vertreten auch die Verfasser des RGRK., indem sie nämlich (Bd. II S. 536) ausführen, die Eisenbahnfahrkarte sei Inhabermarke und unterläge als solche den für bewegliche Sachen geltenden Grundsätzen des gutgläubigen Erwerbs. Die Forderung aus ihr werde durch Uebergabe des Papiers übertragen. Auch die Auffasung Ungers berührt sich mit dieser Ansicht. Unger meint nämlich auch (nach Beyersdorf S. 26), der Reisende schließe mit der Eisenbahnverwaltung keinen Beförderungsvertrag ab, sondern diese leiste für das gegebene Geld das abstrakte Versprechen, den Inhaber der Karte zu befördern. Schuldbegründend sei also nicht der erklärte Konsens, sondern das Geschäft löse sich in zwei abstrakte Vermögenszuwendungen auf, in das Gewähren eines Forderungsrechts und das Geben von Geld. Hierin liege auch der Grund, weshalb die Zahlung vor der Beförderung geleistet werden müsse.

Eine von den bis hierher angeführten Auffasungen abweichende Stellung nimmt nun Beyersdorf (vgl. S. 36—41) ein. Er meint, der Reisende schließe einen mündlichen Beförderungsvertrag mit dem Vertreter der Eisenbahn ab und dieser Vertrag beinhalte auch das Recht auf Beförderung, nicht aber die Fahrkarte. Beyersdorf begründet seine Ansicht in längeren Ausführungen damit, daß es Fälle gäbe (vgl. deren Aufzählung im einzelnen bei B), in denen der Reisende ohne Fahrkarte, also lediglich auf Grund eines mündlich abgeschlossenen Vertrages fährt, wobei er vom Schaffner als berechtigt legitimiert wird. Er meint, daß bei dem großen Verkehr und der Umständlichkeit die Durchführung dieses Modus unmöglich sei. Deshalb würde dem Reisenden, um ihm den Bahn- wie Zugschaffnern als denjenigen, welcher den Beförderungsvertrag geschlossen und den Fahrpreis bezahlt hat, kenntlich zu machen, sozusagen eine Fahrkarte angeheftet; der Vorgang sei aber in beiden Fällen seiner Natur nach derselbe.

Die verschiedenen Meinungen sind eben eine Folge davon, daß sich das Gesetz zu diesen Problemen nicht ausgesprochen hat [1]). Die Vielfalt der angeführten Auffassungen zeigt ohne weitere Erläuterung, daß für die Gesetzesauslegung nach jeder Richtung Gründe herbeigezogen und angeführt werden können.

Bemerkt werden mag folgendes:

Daß der Fahrgast, welcher seine Karte verloren hat, auch in dem Falle den Wagen verlassen muß, in dem der Erwerb der Karte nicht bestritten wird, beruht im Eisenbahnverkehr vor allem auf der gesetzlichen Vorschrift des § 15 der EVO. Aus dieser kann aber mit gleicher Berechtigung e contrario geschlossen werden, daß es sich bei der Fahrkarte um keine Inhabermarke handelt, da die Vorschrift sonst überflüssig wäre. Im übrigen steht das Verlassenmüssen für andere Beförderungsmittel noch keineswegs unbestritten fest und kann dann ebensogut auf eine vertragliche Nebenabmachung gegründet werden, nämlich, daß der Fahrgast zur Ausübung seines vertraglichen Rechts eine Karte haben muß, die aber dann entgegen der Ansicht Warmbolds noch keine Inhabermarke sein muß.

Die Darstellungen Staudingers, insbesondere auch Warmbolds, scheinen auch insofern unbefriedigend, als sie trotz der Charakterisierung der Fahrkarte als einer Inhabermarke, den Abschluß eines Beförderungsvertrages

1) Anders bsplw. das „Gesetzbuch der Seehandelsschiffahrt der Union der SSR." vom 17. Juli 1929, Kapitel V (C) 126: „Der dem Passagier ausgestellte Fahrschein dient zum Beweis des Abschlusses des Beförderungsvertrages und der Bezahlung des Fahrgeldes durch den **Passagier**". (Nach Freund S. 101)

annehmen und damit den Charakter der Karte als Wertträger wieder in Frage stellen. Würde man nämlich diesen Ausführungen insoweit folgen, als sie die Fahrkarte als Inhabermarke einordnen, so müßte man dann weiterhin, wie Oertmann, folgerichtig davon ausgehen, daß durch die Ausstellung eines Inhaberpapieres bzw. einer Inhabermarke eine abstrakte Forderung begründet wird, die von dem zu Grunde liegenden Vertrag losgelöst ist. Mit Oertmann und mit dem RGRK. wäre dann aber festzustellen, daß der Erwerb von Inhabermarken dinglich ein Erwerb von Sachen ist und obligatorisch nach den Regeln des Sachkaufs, evtl. der Schenkung, keinesfalls aber denen des Werk- bzw. Beförderungsvertrages erfolgt. Das Geschäft mit dem Reisebüro oder mit dem Schalterbeamten müßte demnach von Staudinger und Warmbold als Realkauf aufgefaßt werden. Das Reisebüro im besonderen wäre dann als Kommissionär anzusprechen (so in der Tat Drosihn S. 27).

Mit diesen Folgerungen stellte sich aber die weitere Aufgabe, die Natur der in der Fahrkarte „verkörperten" Forderung zu untersuchen. Hierzu hat, soweit ersichtlich, bis jetzt nur Oertmann Stellung genommen. Und zwar sagt er, daß nach dem Willen der Parteien die Rechte aus dem Billet denen aus einem Beförderungsvertrag „entsprechen" sollen (Oertmann S. 961).

Das Gesetz verweist in § 807 BGB. auf die im Leben vorherrschende Auffassung. Nach dieser wird die Vergütung aber für die Beförderungsleistung bezahlt („Fahrpreis"). Daher sollen Entgelt und Beförderungsleistung in ein unmittelbares synnallagma einbezogen sein. Dieser Auffassung wird Oertmanns Darstellung insofern nicht gerecht, als sie lediglich die Annahme eines Gegenseitigkeitsverhältnisses zwischen Entgeltleistung und Begründung eines einseitigen selbständigen Forderungsrechtes ermöglicht (vgl. hierzu die oben angeführte Auffassung Ungers). Denn da Inhabermarken vom Gesetze wohl als Träger von Rechten, nicht jedoch als Träger von Pflichten vorgesehen sind, läßt sich von diesem Standpunkt aus ein unmittelbares Gegenseitigkeitsverhältnis zwischen Beförderungsunternehmen und Reisendem, das dem aus einem Beförderungsvertrag entspricht, überhaupt nicht begründen. Dies stände aber im Widerspruch zur oben aufgezeigten, im Leben vorherrschenden Auffassung. Mit Beyersdorf ist dann aber auch weiter festzustellen, daß für eine Verschiedenbehandlung zwischen den Reisenden, die Billets haben und den anderen, Gründe nicht ersichtlich sind.

So scheint die oben zitierte Auffassung Beyersdorfs der Verkehrsauffassung mehr zu entsprechen und den Vorzug zu verdienen. Zu diesem Ergebnis kommt auch Heck. Dieser geht (S. 409) davon aus, daß § 807 BGB. auf den Ausgabezweck verweist, und daß dieser ebenso formuliert ist, wie in § 783 BGB. Deshalb sei so wie für die Inhaberpapiere auch für die Marken des § 807 BGB. der Umlaufszweck Vorbedingung. Bei den Eintrittsbillets, Fahrkarten usw. werde eine Begünstigung des Umlaufs jedoch nicht bezweckt. Es handle sich vielmehr hier nur darum, die Rechtsausübung und die Kontrolle zu erleichtern[2]). Die Billets seien also keine Inhabermarken, sondern gesetzlich nicht geregelte, aber auch nicht ausgeschlossene Legitimationszeichen.

So gesehen, bedeutet die Uebertragung der Befugnis von einem Beförderungsunternehmen auf ein Reisebüro, dessen Fahrkarte zu verkaufen, evtl. auch herzustellen, die Ermächtigung für das Unternehmen Beförderungsverträge abzuschließen und der einzelne Vermittlungsakt den Abschluß eines betreffenden Vertrages durch das Reisebüro. Da diesem dabei eine Einwirkung auf den rechtlichen Inhalt des Vertrages nicht zukommt, hat dieses daher die Stellung eines Aktiv- und Passivboten des Beförderungsunternehmens. Von der deutschen Reichsbahn ist die

---

2) Es sei bemerkt, daß die Billete auch für die innerdienstliche Kontrolle der Ausgabestellen durch die Verwaltung von eminenter Bedeutung sind.

obige Befugnis nur dem MER. übertragen worden, das demnach insofern eine Monopolstellung unter den Reisebüros einnimmt (vgl. Drosihn S. 13). Wie bekannt, haben jedoch alle größeren deutschen Reisebüros durch entsprechende Abmachungen mit der Direktion des MER. gleichzeitig die Vertretung des MER.-Büros, sodaß in jedem größeren Reisebüro die Fahrkarten der Reichsbahn unmittelbar erhältlich sind. Wer die Fahrkarte als Rechtsträger anspricht, muß den Vermittlungsakt als Kommissionsgeschäft erklären. So auch Drosihn (S. 21 und 27), welcher in seiner wirtschaftswissenschaftlichen Dissertation die Fahrkarten als Anweisungen bezeichnet.

Die Vermittlung von Hotelleistungen erfolgt üblicherweise im Wege von „Hotelgutscheinen". Der Vorgang hierbei spielt sich ähnlich ab.

Der Reisende kommt ins Reisebüro und bringt sein Anliegen vor. Er gibt beispielsweise an, er möchte in dem und dem Ort für bestimmte Tage ein Hotelzimmer etc. zur Verfügung haben.

Das Reisebüro verhilft ihm hierauf durch Beratung und konkrete Vorschläge zur Präzisierung seines Wollens. Es übermittelt ihm die Angebote verschiedener Hotels, mit denen es in Verbindung steht (D 2) bzw. schlägt ein Hotel namentlich vor. Es benennt die Preise für die gewünschten Leistungen, die es an Hand der vom Hotel mitgeteilten und ständig auf dem laufenden gehaltenen Tarife sofort feststellen kann (vgl. E I).

Es sei hierbei bemerkt, daß nach den Angaben Eckemanns (daselbst S. 24) beispielsweise das MER. mit ca. 2000 Hotels in entsprechenden Vertragsbeziehungen steht.

Darauf billigt der Reisende eines der durch das Reisebüro übermittelten Angebote und erklärt hierdurch die Annahme des durch das Reisebüro übermittelten Angebots des Hotels.

Das Reisebüro nimmt die Erklärung in einem vorgedruckten Formular (Coupon B) auf und übermittelt, indem es das Formular dem Hotel zuschickt, auf solche Art gleichfalls rein mechanisch — auch hier hat es keinen Einfluß auf den rechtlichen Inhalt des Vertrags — die Annahmeerklärung des Reisenden. Gleichzeitig behändigt es dem letzteren ein entsprechend ausgefülltes Formular aus (Hotelgutschein, Coupon A [3]) —, mit der Aufforderung, dieses dem Hotel zu übergeben.

Da der Reisende den Preis für die von ihm gewünschten Leistungen üblicherweise sofort nach den Originaltarifen an das Reisebüro einzahlt, während ihm gleichzeitig der Coupon ausgehändigt wird, erweckt der Vorgang auch hier leicht den Anschein, es handle sich um einen „Kauf" des Coupons (Kaufpreiszahlung).

Was das Reisebüro in den beiden obigen Fällen leistet, ist seiner Beschaffenheit nach Arbeit. Aber nicht diese Arbeit als solche, sondern der durch sie herbeizuführende Erfolg, d. h. z. B. die Schaffung eines reibungslos ausübbaren Pensionsverhältnisses zwischen Reisendem und Hotel, ist Gegenstand der Bestellung des Reisenden.

---

3) „Reisebüro . . .
Gutschein (Koupon A)
An das Hotel . . . , in . . .
Wir bestellten für Herrn X 1 Zimmer mit 1 Bett und Bad mit fließendem Wasser. Ankunft am 5. April um ca. 18 Uhr, Abreise am 25. April um 9 Uhr.
Der Reisende hat Anspruch auf folgende Leistungen:

		Datum
5. 4.	1 Abendessen	
6. - 24. 4.	19 Tage volle Pension	
25. 4.	1 Frühstück	
10 v. H. Bedienung		

Ausgabestelle
Datum
(Dieser Gutschein ist nach Ankunft im Hotel bzw. derjenigen Stelle auf die er lautet, dort zu übergeben)."

Daß der einzelne Vertrag, hierbei mit Hilfe de Reisenden zustande kommt, d. h. indem der Reisende die Annahme des übermittelten Angebotes dem Reisebüro als Empfangsboten des betreffenden Unternehmens erklärt, besagt dabei nichts (vgl. hierzu RG. in DJZ. 1926 S. 959).

Daß das obige Arbeitsprodukt im Rahmen des Vertragsverhältnisses zwischen Reisebüro und Unternehmen bereits Gegenstand eines Maklerverhältnisses und manchmal auch eines Agenten- (d. h. Dienst)-verhältnisses ist, kann selbstverständlich an der rechtlichen Natur des Vertragsverhältnisses zwischen Reisendem und Reisebüro nichts ändern. Zu ähnlichen problematischen Sachverhalten, in denen mit einer Fremdinteressenwahrung tatbestandmäßig auch ein Verfolgen des Eigeninteresses oder eines dritten Interesses verbunden ist, äußert sich Oertmann (S. 958) folgendermaßen: Und überhaupt ist es denkbar, nicht einmal selten, daß die jemandem im Rahmen eines Dauerdienstverhältnisses obliegenden Einzeltätigkeiten ihrerseits in Werkleistungen bestehen; z. B. ein Chirurg wird von einem Krankenhaus zur Herbeiführung von Operationen angestellt, berechnet aber selbständig hiervon außerdem sein Honorar. —

Es könnte nun allerdings die Frage aufgeworfen werden, ob denn der Reisende überhaupt noch ein Interesse an der weiteren Arbei des Reisebüros hat, — z. B. daran, ob das Reisebüro die Formulare richtig absendet etc. — und ob er dieses hierzu tatsächlich verpflichten will. Hiergegen könnte sprechen, daß der Reisende ja beispielsweise durch die dem Reisebüro als Empfangsboten des Hotels erklärte Annahme von dessen Angebot sowieso in ein unmittelbares Vertragsverhältnis mit dem Hotel eintritt, daß das Hotel zu den von ihm gewünschten Leistungen verpflichtet. In der Erwägung, daß dem Reisenden mit einem Recht, das er möglicherweise im entscheidenden Zeitpunkt nicht ausüben kann, z. B. bei Ueberfüllung eines Hotels, wenig gedient ist, wird man die Frage bejahen müssen. Der Reisende zieht ja gerade deswegen das Reisebüro von vornherein zu Hilfe, damit der Abwicklung seiner Reise keine Hindernisse in den Weg treten. Auch das Reisebüro verpflichtet sich demnach dem Reisenden gegenüber rechtsverbindlich, die Zimmer vorzubestellen etc. Es sei hier allgemein darauf hingewiesen, daß der Reisende die Hotelzimmerbestellung überhaupt allein nur sehr unvollkommen wirksam vornehmen kann, es sei denn, daß er bekannt ist, oder eine á-coto-Zahlung mitschickt. Der Hotelier kann einer unbezahlten, womöglich noch ohne genaue Adresse eingehenden Bestellung nicht allzuviel Bedeutung beimessen, während er bei Reservierung durch ein ihm bekanntes Reisebüro der Bezahlung sicher ist.

Die Erbringung eines Arbeitsproduktes kann Gegenstand eines Werkvertrages, eines Maklervertrages oder eines Auftragsverhältnisses im Sinne der §§ 662 ff. BGB. sein.

Entgelt für seine hier untersuchte Tätigkeit zieht das Reisebüro, wie in vorstehendem Kapitel aufgezeigt, in Gestalt von Provisionen oder festen Gehalts aus den mit den Hotels abgeschlossenen Verträgen. Dem Reisenden gegenüber geschieht sie unentgeltlich (Giese in „Fremdenverkehr" S. 543). Die mündliche Beratung erscheint zu geringfügig, als daß für sie Bezahlung verlangt würde. Anders ist dies bei komplizierteren gebundenen Reisen, von denen noch die Rede sein wird.

Das heute noch zu beobachtende Mißtrauen des Publikums, im Reisebüro beispielsweise auch für Eisenbahnfahrkarten höhere Preise als an den Bahnschaltern zahlen zu müssen, ist unbegründet. Es beruht aus früheren Verhältnissen, wo seitens bahnamtlicher Verkehrsbüros tatsächlich Vermittlungsgebühren von den Reisenden eingehoben wurden (vgl. hierzu im einzelnen Drosihn S. 12).

Die von den Hotels bezahlten Provisionen werden von diesen auch durchaus nicht auf die berechneten Preise aufgeschlagen. Diese Unternehmen haben selbstverständlich ein Interesse daran, von den Reisebüros Gäste zugeführt zu erhalten und sind dafür bereit, eine Provision auf

die offiziellen Preise zu opfern, wie es ja überall im Handel üblich ist (Giese in Fremdenverkehr S. 543). Dem Reisenden kommt sonach die durch das Reisebüro vermittelte Hotelleistung nicht teurer zu stehen als bei unvermitteltem Vertragsschluß. Freilich unterliegen ganz billige Zimmer nicht der Vermittlung durch Reisebüros, weil sich hierbei die Vermittlungsgebühr nicht bezahlt macht. Außerdem stände in solchen Fällen der Aufwand (Spesen für Briefpoto etc.) außer Verhältnis.

Es sei darauf hingewiesen, daß das Hotel ja auch damit rechnen kann, daß der zugewiesene Gast überdies in Form von „Extras" direkt Geld zubringt, wofür keine Provision vereinbart ist. Da es sich somit um eine unentgeltliche Geschäftsbesorgung handelt, zu der sich das Reisebüro dem Reisenden verpflichtet, ist das dahin abzielende Vertragsverhältnis als Auftragsverhältnis im Sinne der §§ 662 BGB. zu qualifizieren.

Im Hinblick auf die obigen Ausführungen sei noch darauf hingewiesen, daß auch noch andere Schwierigkeiten und Hindernisse zu berücksichtigen sind. Kann das Reisebüro beispielsweise die Schaffung eines reibungslos ausübbaren Vertrages wegen persönlicher oder verkehrstechnischer Umstände nicht garantieren, so hat es den Reisenden, wenn es mit ihm dennoch verhandelt, darauf hinzuweisen, soweit ihm derartige Umstände bekannt sind oder werden. Dies ergibt sich aus seiner schon bei den Verhandlungen bestehenden Pflicht, den Kunden zu beraten (vgl. § 666 BGB.) [4].

Die Natur des Verhältnisses zwischen Reisebüro und Reisendem ändert sich nur faktisch, nicht rechtlich, wenn Hotels in der Absicht, die Provision zu sparen, diese auf den Reisenden abwälzen, indem sie dem Reisebüro insgeheim erhöhte Tarife bekanntgeben, um Vertragsschlüsse auf dieser Tarifbasis herbeizuführen.

Einer solchen Entwicklung wird von den Reisebüros selbstverständlich aus eigenem Interesse entgegengewirkt (vgl. E 2). So verlangt beispielsweise das MER. von den Hotels, mit denen es diesbezügliche Abmachungen trifft, die wörtlich folgende Erklärung: „Der von uns genannte (d. h. dem Reisebüro gewährte) Provisionssatz ist nicht auf unsere normalen Tarife aufgeschlagen worden, und wir nennen den Kunden, die direkt bei uns anfragen, keine günstigeren Bedingungen ....".

Der vereinzelt vertretenen Auffassung, daß eine unentgeltliche Geschäftsbesorgung nicht vorliege, wenn der negotiorum gestor irgendwie von anderer Seite bezahlt wird, ist mit der Begründung Planks (daselbst Anm. 4 zu § 662 BGB.) und des RGRK.s (dto. Anm. 4 zu § 662) und den bei diesen angeführten Entscheidungen entgegenzutreten. Die gesamte Rechtslage stellt sich demnach folgendermaßen dar. Das Reisebüro, indem es als Vermittler auftritt, erfüllt die ihm gestellte Aufgabe dadurch, daß es zu beiden Parteien in Vertragsverhältnisse tritt. Daß es dies tut, geschieht, abgesehen von seinem eigenen Interesse, welches es wegen der zu verdienenden Provision an dem Zustandekommen der zu vermittelnden Verträge hat, sowohl im Interesse des Auftraggebers des Reisenden, als auch im Interesse des betreffenden Unternehmens. Dieser Umstand hat aber, wie aufgezeigt, keinen Einfluß auf die betreffenden Vertragsverhältnisse, welche nichtsdestoweniger selbständige bleiben.

Die Bedeutung des Hotelgutscheins in diesen Vorgängen ist zweifältiger Art und demnach von der des Fahrbillets in einigem verschieden.

---

4) Es sei in diesem Zusammenhang auf einen Vorfall hingewiesen, der in No. 187 des 23. Jg. der schottischen Zeitung "The Bulletin" (Glasgow) auf S. 2 unter der Ueberschrift „Reserved Rooms occupied" vermerkt ist:
Eighty seven year old Bishop William Heard, ex-slave boy, and oldest delegate to the World Conference on Faith and Order at present sitting in Edinburgh, has been the victim of a „colour ban" - a ban which has deprived himself and his lawyer niece, Miss Valeria Caldwell, of previously reserved rooms in one of Edinburgh's luxury hotels.
When Bishop Heard decided to attend the conference some weeks ago he reserved the rooms in the hotel trough an agency, but when he and his niece went to take up residence they were politely but firmly told that there was no accomodation for them. Bishop Heard, born of coloured parents in Georgia, had travelled straight to Edinburgh from Southampton after a 3000-mile Atlantic crossing, only to be told that the rooms were still occupied.

Seine tatsächliche Verwendung ist kurz zusammengefaßt etwa folgende:

Zuerst wird der Schein vom Reisebüro in dreifacher — bei Einschaltung einer Filiale in vierfacher — Ausfertigung ausgestellt. Das eine Exemplar bleibt beim Reisebüro, das zweite (Coupon B) wird dem Hotel zugeschickt und das dritte (Coupon A) dem Reisenden behändigt. Der Reisende übergibt seinen Coupon bei seiner Ankunft im Hotel dem betreffenden Hotelier bzw. dessen Vertreter. Das Hotel überprüft auf Grund der ihm übersandten Durchschrift (Coupon B), ob der überreichte Gutschein in Ordnung ist und führt darauf die Leistungen, die er als vom Reisenden bereits bezahlt betrachten kann, aus. Praktisch ist für es der Coupon A des Reisenden soviel wie etwa ein Scheck, den es ohne weiteres gegen bar bei dem Reisebüro, das ihn ausgestellt hat, einlösen kann. Daß ihm das Reisebüro den Betrag erst zusendet, wenn es den vom Reisenden abgegebenen Coupon A zurückerhält, ist verständlich. Es will vergewissert sein, daß der Reisende ordnungsgemäß aufgenommen worden ist, d. h. daß die Vermittlung funktioniert hat. Diese Gewißheit erhält es durch Einsendung des dem Reisenden übergebenen Coupons A durch das Hotel.

Dieser hat somit einerseits neben dem Coupon B die Bedeutung einer Bestätigung, des Reisebüros (für das Hotel), daß der im Hotel ankommende Reisende bereits bezahlt hat, andererseits hat er den Charakter einer Bestätigung des Reisenden, (dem Hotel zur Verwendung gegenüber dem Reisebüro), daß er ordnungsgemäß aufgenommen ist.

Die Erteilung einer Quittung in dieser Form des Coupons A ist vom BGB. im § 368 Satz 2 bei bestehendem rechtlichen Interesse des Schuldners (das ist im vorliegenden das Hotel), das hier gegeben ist, vorgesehen. Im Internum zwischen Reisebüro und Hotel ist sie überdies lang zuvor vereinbart.

Auf den Coupon A sind damit unmittelbar die Regeln über die Quittung anwendbar.

Dies bedeutet, daß das Hotel ein gesetzliches Recht auf Aushändigung des Coupons bei Empfangnahme der Leistung hat (§ 368 BGB.); des weiteren gilt hier § 370 BGB., in welchem das Gesetz der Verkehrssitte folgend, dem Ueberbringer einer Quittung den Schein des Rechts beilegt.

Neuerdings werden vom MER. noch sogenannte „Hotelgutscheine zu festen Preisen" ausgegeben, auf welche mit Rücksicht auf die Stellung, die dieses Büro im deutschen Reiseverkehr einnimmt, noch kurz einzugehen ist.

An äußerlichen Unterschieden zu dem vorstehend untersuchten, gewöhnlichen Hotelgutschein, sind folgende erwähnenswert.

Es werden jeweils nur mindestens fünf Gutscheine zusammen ausgegeben, die mit etwaigen Zusatzgutscheinen, deren Zahl sich nach der vom Reisenden gewünschten Preisgruppe bemißt, in einen dafür vorgesehenen MER-Gutscheinumschlag eingeheftet werden. Die Vertragshotels, die sich zur Annahme dieser Hotelgutscheine bereit erklärt haben, sind in verschiedene Preisgruppen eingeteilt. Für Inanspruchnahme von Leistungen in einem Hause einer höheren Preisgruppe sind außer dem Hotelgutschein je nachdem ein oder mehrere Zusatzgutscheine abzugeben [5]). In dem Gutscheinheft ist weiterhin ein Verzeichnis der für die Einlösung der Gutscheine in Betracht kommenden Hotels und Pensionen enthalten. Der Name des Reisenden oder der Name eines bestimmten Hotels wird nicht auf den Schein gesetzt. Auch die vorgängige Zusendung eines entsprechenden Scheines B unterbleibt in Anbetracht der Zahl der in Frage kommenden Hotels. Da es sich um genormte Leistungen handelt, ist diese auch weit weniger wichtig.

---

5) Die Gutscheine selbst haben folgenden Wortlaut:

Mitteleuropäisches Reisebüro GmbH.

MER - Gutschein Nr. . . .

gut für je einmal Abendessen, Uebernachtung und Frühstück einschließlich Bedienung in einem MER - Vertragshaus. Gültig 2 Monate. Verkauft zu den im Gutscheinumschlag angegebenen Bedingungen.

Ausgabetag, Stempel und Unterschrift der Ausgabestelle.

Es bleibt dem Reisenden freigestellt, wann, und von welchem der im Verzeichnisse angegebenen Hotels er die Leistungen verlangen will. Anstatt Zahlung gibt er auch hier im Hotel lediglich den Coupon (evtl. mit Zusatzcoupon) ab. Die eigentliche Zahlung an das Hotel erfolgt bereits zuvor über das MER., wie es im einzelnen bereits vorgehend dargestellt ist. Die Hotels ihrerseits haben sich dem MER. verpflichtet, sich um die Unterbringung von mit Gutscheinen ausgerüsteten Gästen auch in Zeiten starker Besetzung zu bemühen. Bei Messen, größeren Tagungen usw. sind die Gutscheine gemäß den Ausgabebedingungen „ungültig".

Ein Anlaß, den „Hotelgutschein zu festen Preisen" grundsätzlich anders zu beurteilen, als den vordem untersuchten, besteht nicht. Die Leistungspflicht des Hotels gründet sich auch hier ebenso auf einen zuvor geschlossenen Vertrag, nicht auf die Annahme des Gutscheins als solche. Innerhalb des Verhältnisses zwischen Reisebüro und Hotel hat der Gutschein allerdings, wie vordem speziell der Coupon B, die Natur einer unselbständigen, somit untechnischen „Anweisung".

Der Vertrag kommt zustande zwischen dem Reisenden und der Summe der in Betracht kommenden Hotels (Verzeichnis), deren Angebot das Reisebüro tatsächlich, d. h. als Bote an die Kunden heranbringt und für die es auch die Annahme entgegennimmt. Die einzelnen Hotels sind im Rahmen dieses Vertrages als Gesamtschuldner anzusehen. Sie schulden eine bzw. die mehreren Leistungen in der Weise, daß jedes bei Vorlage eines Coupons jeweils die ganze betreffende Leistung zu bewirken verpflichtet ist, während der Reisende nur einmal zu fordern berechtigt ist. Bis zur Bewirkung der ganzen Leistung bleiben sämtliche Hotels verpflichtet; der Reisende kann sich nach seinem Belieben an eines von ihnen halten (§ 421 BGB.).

Die einzelnen Coupons dienen auch hier dem Reisenden zum Beweise des Vertragsschlusses und der Zahlung, dem Hotel sonach zum Beweise der ordnungsmäßigen Aufnahme des Gastes und insbesondere der Wahl gerade ihres Unternehmens durch den Gast, d. h. sie sind auch hier Quittungen, für die das oben Gesagte gilt.

Bezüglich der Bindungen des Reisebüros an die Verkehrsunternehmen gibt es, wie bereits im 1. Kapitel aufgezeigt worden ist, zwei Möglichkeiten: 1. das Vertragsverhältnis ist neutral (B *2*), *2.* das Reisebüro ist dem Verkehrsunternehmen zur Kundenwerbung und zur Vermittlung als Agent verpflichtet (B 1).

Im ersten Falle findet eine Kollision der Pflichten nicht statt. Daraus allein, daß nur das Verkehrsunternehmen Provision zahlt, folgt gegenteiliges noch keinesfalls. Das das Reisebüro bestrebt sein wird, dem Kunden möglichst teure Ware zu empfehlen, d. h. möglichst kostspielige Verträge zu vermitteln, weil seine Provision danach bemessen wird (oder Verträge mit Verkehrsunternehmen, mit denen ein besonders hoher Provisionssatz vereinbart ist), und insofern indirekt die Interessen der betreffenden Unternehmen zumindest gegenüber nicht als Dauerkunden in Betracht zu ziehenden Reisenden bevorzugt vertreten wird, ist eine Erscheinung, die ja in dieser oder jener Form allgemein im Handelsverkehr zu beobachten ist und auf die daher hier nicht näher einzugehen ist. Bei größeren Unternehmen tritt dieses Moment weiterhin je nach der inneren Organisation meist infolge der Beschäftigung von insofern weniger weitgehend interessierten Angestellten zurück. Anders ist dies, wenn das Reisebüro einem Verkehrsunternehmen zu aktiver Interessenvertretung verpflichtet ist.

Wenn dies nicht aus der besonderen Sachlage ersichtlich ist — wie dies bei den Agenturen der Beförderungsanstalten (insbesondere Schiffahrtsunternehmen) meist der Fall ist — so ist das Reisebüro gegebenenfalls verpflichtet, den um Rat bittenden Reisenden auf diese Pflichten aufmerksam zu machen, und es macht sich durch Unterlassung solcher Mitteilung möglicherweise haftbar, wenn es im Interesse des von ihm

vertretenen Unternehmens günstigere Gelegenheiten verschweigt oder ausredet (§ 666 BGB.). Bei Vermittlung von Hotelleistungen werden solche Ansprüche, da es sich hier um verhältnismäßig geringfügige Beträge handelt, kaum praktisch. Gerade hier bestehen freilich sowieso meist nur neutrale Abmachungen. Anders ist die Sachlage aber beispielsweise bei Vermittlung oder Abschluß von Seepassagen und dergl., wo oft mehrtägige Aufenthalte und Verzögerungen verursacht werden können, wodurch auch erheblicher Geschäftsschaden entstehen kann. — Unter gleichen Gesichtspunkten ist die Frage nach der Erlaubtheit eines etwaigen Selbsteintritts des Reisebüros in seiner eventuellen Eigenschaft als Verkehrsunternehmen zu beurteilen.

Gebundene Reisen.

Gebundene Reisen werden, wie oben erwähnt, von der in Fachkreisen heimisch gewordenen Terminologie nach der Beteiligungsziffer in Pauschal- und in Gesellschaftsreisen unterteilt.

Man kann diese Art von Reisen und zwar sowohl die Pauschal- als auch die Gesellschaftsreisen weiterhin danach unterscheiden, ob sie von vornherein oder aber auf Bestellung ausgearbeitet und zusammengestellt worden sind.

In dem einen Fall sind die zur Durchführung der Reise erforderlichen Rechtsbeziehungen sozusagen Fertigarbeit, während im anderen die Reise nach „Maß", häufig nach zuvoriger Plan- und Kostenanschlag-Erstellung, angefertigt wird. Insbesondere bei den Gesellschaftsreisen wird meistens auf die erste Art verfahren. Das heißt, zuerst wird von vornherein vom Reisebüro oder einer anderen interessierten Stelle ein bestimmtes Programm festgelegt und dann Teilnehmer hierfür geworben, die die Reise gemeinsam unter Leitung eines Reiseleiters unternehmen. Umgekehrt wird bei der Pauschalreise in den meisten Fällen erst der Interessent geworben und dann der Reiseplan nach seinen Wünschen zusammengestellt (vgl. Giese in „Fremdenverkehr").

Bei „fertig verkauften" Reisen pflegt die Kalkulation gegenüber den Reisenden nicht bekanntgegeben zu werden, sondern die Reise als solche einen Einheitspreis zu erhalten. Indem man einen Pauschalbetrag bezahlt, kann man eine vollständige, im einzelnen genau festgelegte Reise kaufen. Mit dem Preis sind sämtliche Leistungen, Fahrt-, Uebernachtungs-, gegebenenfalls Rundfahrtkosten usw. (mit Ausnahme der Getränke und nicht vereinbarter Sonderausgaben), abgegolten (Bormann S. 130). Teilnahmeberechtigungen an solchen von anderen Reisebüros veranstalteten Reisen werden von den übrigen Reisebüros in ähnlicher Weise abgegeben wie etwa die Fahrtausweise der Eisenbahnen oder Schiffahrtsunternehmen. Für ihre Leistung erhalten die abgebenden Reisebüros genau so eine festgesetzte Provision, hier vom veranstaltenden Reisebüro (Drosihn S. 41).

Offensichtlich hiervon ausgehend wird im einschlägigen betriebswirtschaftlichen Schrifttum teilweise mit Recht die Ansicht vertreten, daß die gebundenen Reisen zwar vom Standpunkt des Reisebürobetriebes Produkte mannigfaltigster Faktoren, nach außen hin jedoch als Einheiten „verkaufsreife Waren" seien.

So wird in einem Aufsatz „Werbung tut not — auch für Reisebüros" (erschienen im Nachrichtendienst der Vereinigung Deutscher Reisebüros e. V. 5. Jahrg. Nr. 9/10) als Ware der Reisebüros speziell „das Reisen" bezeichnet, „nicht die Fahrkarten, nicht der Hotelgutschein oder andere Ausweise für Beförderung oder Unterkunft, für deren Verkauf heute das Reisebüro zu sorgen hat, sondern das Reisen als solches, der abstrakte Begriff, umgewandelt in die feste Form eines Handelsobjektes".

Drosihn (S. 46) führt sinngemäß aus, daß es der Begriff der gebundenen Reise in sich schließe, daß nicht eine Summe von Einzelleistungen zu bezahlen sei, sondern daß eine speziell ausgearbeitete, in sich geschlossene

Reise als Einheit verkauft werde. Auch die schon oben angeführte Ausführung Bormanns scheint in diese Richtung zu weisen.

Bei Feststellung des juristischen Gehalts obiger Meinungen wird man die bestellte und die fertig angebotene Reisekombination unterscheiden müssen.

Bei bestellten Reisen handelt es sich, wie wir schon vorhin gesehen haben, meist um solche, bei denen direkte Vertragsbeziehungen zwischen Reisendem und dem Verkehrsunternehmen hergestellt werden, bei den fertig angebotenen dagegen fast durchweg um solche, die auch dem Reisenden juristisch an sich fremd bleibenden, nämlich zwischen Reisebüro und Verkehrsunternehmen begründeten Rechtsbeziehungen durchgeführt werden.

Bei der bestellten Reise wird demnach meist ein Geflecht von Rechtsbeziehungen für den Reisenden geschaffen, bei der fertig angebotenen dagegen ein solches, und zwar, wie bereits bemerkt, meist ein solches, das für eine ganze Reihe von nacheinander ablaufenden Reisen eingerichtet ist, zur Ausnutzung für eine Reise überlassen, ohne daß hierbei die einzelnen Berechtigungen abgetreten würde.

Im ersten Fall handelt es sich demnach grundsätzlich um einen Werkvertrag im Sinne der §§ 631 ff. BGB., dessen Gegenstand das Flechten eines Vertragsgerippes ist. Hierbei ist freilich zu beachten, daß das zu erstellende Werk bei der Einzelreise aus einer Summe von oben im einzelnen erläuterten Vermittlungsakten besteht, die, zusammengefaßt, das rechtliche Gerüst für die Durchführung der Reise ergeben.

Im zweiten Fall handelt es sich um ein Vertragsverhältnis eigener Art, dessen Gegenstand die Ausnutzung des zwischen dem Reisebüro und den einzelnen Unternehmen geknüpften Vertragsnetzes für die Reise ist und das demnach der Pacht ähnelt, soweit nicht ausnahmsweise von einem Kauf der einzelnen, dem Vertragsnetz entspringenden Berechtigungen gesprochen werden kann.

Bei der bestellten Reise treten noch die besonderen Rechtsbeziehungen hinzu, die auf Beratung — Planung und Kostenanschlag — abgestellt sind; im allgemeinen muß hier der Plan ausdrücklich gebilligt sein bevor vom endgültigen Vertragsschluß die Rede sein kann. Das Entwerfen des Planes und Kostenanschlages stellt sich hier bei Geringfügigkeit als eine die künftigen Hauptdienste vorbereitende unentgeltliche Nebenhandlung dar, sonst als Inhalt eines selbständigen Werkvertrages (vgl. Warn. Rspr. 1930 Nr. 175 bzgl. Bauplan). Ein nicht ausgeführter Plan ist im letzteren Falle zu bezahlen (vgl. auch DRZ. 1933 Nr. 509). So werden auch in der Praxis von den Reisebüros Vergütungen für die Planung nur bei komplizierteren Fällen und dann aus Kulanz sogar auch nur dann berechnet, wenn sie zu dem Hauptabschluß führen. Sie werden dann unter Einbeziehung der Spesen (Porti etc.) als „Generalunkostenbeitrag" oder „Ausgleichsbeitrag" (Eckemann S. 25) gemäß §§ 315, 631/632 BGB. in Rechnung gestellt.

Es liegt auf der Hand, daß die Aufstellung eines Reiseplanes, nach dem dann das rechtliche Gerüst zur Durchführung der Reise ausgearbeitet wird, besonderer Sorgfalt bedarf. Das Reisebüro haftet für die Durchführbarkeit, d. h. das Ineinandergreifen der einzelnen zu vermittelnden Verträge, sowie für die Wahl der Verkehrsunternehmen nach Verschuldensgrundsätzen (§ 635 BGB., § 347 HGB.). Welcher Schade sich aus einer einzigen Unregelmäßigkeit ergeben kann, ist offensichtlich. Hat schon zu Beginn der Reise einer der Züge nicht den vorgesehenen Anschluß und tritt eine erhebliche Verzögerung ein, so können beispielsweise sämtliche Hotelverträge, die genau auf den Tag abgeschlossen sind, nutzlos werden.

Will der Reisende in einer ausländischen Stadt Museen besichtigen etc., so muß genau geprüft werden, ob dies an dem vorgesehenen Tage möglich ist. Sehr häufig werden hier beispielsweise noch ausländische, wenn auch nur lokale Feiertage außer acht gelassen. Allerdings wird der Reisende hierdurch selten materiellen

Schaden erleiden (§ 253 BGB.). Es bleibt ihm dann lediglich die Minderung gemäß §§ 634 Abs. 2, 633 BGB., welche aber nur den als Gegenleistung für die Planung festgesetzten Betrag betrifft, oder, in besonders schweren Fällen, wenn der Zweck der ganzen Reise gefährdet wird, Wandlung gemäß §§ 634, 633 BGB. Beruhen die Mängel auf Umständen, die das Reisebüro zu vertreten hat, so kann der Reisende dann statt der Wandlung oder der Minderung gemäß § 635 BGB. auch Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen.

Legt ein Verkehrsunternehmen seinen Vertragsschlüssen außergewöhnliche Befreiungsklauseln zugrunde, so ist das Reisebüro verpflichtet, den Reisenden hierauf hinzuweisen. Eine Versicherung braucht es jedoch ohne besonderen Auftrag nicht abzuschließen. Auf die „Nachbesserungspflichten" bzgl. des Hauptwerkes — des Vertragsgeflechtes — wird noch einzugehen sein.

Bei den „fertig gekauften" Pauschalreisen gibt es im allgemeinen zwei Fälle.

Der erste unbedeutendere unterscheidet sich rechtlich von dem zuvor untersuchten nur dadurch, daß die Planung bereits vorgearbeitet ist und demnach nicht Gegenstand eines Werkvertrages, sondern als Fertigprodukt, Gegenstand eines Kaufvertrages ist. Im übrigen werden auch hier vermittels Hotelgutscheinen und Fahrkarten in der erläuterten Art unmittelbare Vertragsbeziehungen zwischen Reisendem und Verkehrsunternehmen geschaffen. Die einzelnen Posten werden allerdings nur pauschal auf die Rechnung gesetzt. Dies hat aber keine besondere Bedeutung. Die Zergliederung kann jederzeit auf Wunsch erfolgen.

Bemerkt werden mag, daß der Reisende nach Billigung des Planes in zeitlicher und kostenmäßiger Hinsicht das Reisebüro meist beauftragt und damit ermächtigt, die einzelnen notwendigen Handlungen vorzunehmen, d. h. die erforderlichen Willenserklärungen für ihn abzugeben. Von dem vom Reisenden gebilligten Plan darf dieses dann abweichen, wenn Gefahr im Verzuge ist und wenn es überdies annehmen darf, daß der Reisende bei Kenntnis der wahren oder veränderten Sachlage die Abweichung billigen werde (§ 656 BGB.), wie dies z. B. bei plötzlichen nachträglichen Fahrplanänderungen, Ausfall von Zügen oder dgl. der Fall sein wird. Geht aus der Billigung des Planes zugleich schon die Annahme der in Frage kommenden konkreten Angebote hervor, so ist das Reisebüro bereits gebunden. Wenn es hier bei Veränderungen oben bezeichneter Art Maßnahmen trifft, ist es Geschäftsführer ohne Auftrag (§§ 677 ff. BGB.). und nur nach diesen Vorschriften berechtigt; allerdings ist es gemäß §§ 675, 666 verpflichtet, dem Reisenden auf jeden Fall die erforderlichen Nachrichten zu geben.

Im zweiten Fall der „fertig gekauften" Pauschalreisen ist nicht nur die Planung vorher erfolgt, sondern auch alle speziellen Abmachungen sind bereits getroffen, nach denen, wenigstens was die Hotels und kleineren Beförderungsunternehmen betrifft, die einzelne Reise ablaufen soll. Es handelt sich hierbei insoweit um an sich nur Reisebüro und Verkehrsunternehmen gegenseitig bindende Abmachungen (B 3). Der Reisende erlangt hier, wie ausgeführt, nicht die Rechte selbst, sondern nur ihre Nutzungsmöglichkeit. Allerdings erlangt er nebenher auch persönliche Rechte, insbesondere das auf sorgsame Behandlung, gemäß § 328 BGB.

Gerade hier tritt die Reise bzw. das rechtliche Gerüst, nach dem sie abläuft, besonders deutlich als Einheit in Erscheinung. Denn ähnlich, wie etwa bei einem schlüsselfertigen Haus die Planung zur Schaffung des neuen Objekts erforderlich war und sich an dessen Wert und demnach Preis noch auswirken mag, hat auch hier die Planung an der geschaffenen Einheit „Reise" keinen selbständigen Anteil mehr.

Man wird das Reisebüro als verpflichtet ansehen müssen, das zur Verfügung gestellte Vertragsgerüst während der Reise in einem für deren Durchführung brauchbaren Zustand zu erhalten. Hierdurch ergeben sich

den bei der bestellten Reise bestehenden Nachbesserungspflichten entsprechende Pflichten, die unter Berücksichtigung des pachtähnlichen Verhältnisses nach den §§ 581, 536 BGB. zu bestimmen sind. Erklärt sich demnach beispielsweise eines der in Aussicht genommenen Hotelunternehmen für nicht mehr gebunden oder ist das Unternehmen, das die Beförderung übernommen hat, zu deren Bewerkstelligung nicht mehr imstande, so hat das Reisebüro dafür zu sorgen, daß der Reisende in einem anderen Hotel Unterkunft findet oder durch eine anderes Unternehmen weiter befördert wird. Dagegen ist dem Reisenden in solchen Fällen eine vorbeugende Anzeigepflicht entsprechend § 545 BGB. aufzuerlegen, bei deren Verletzung er etwa entstandenen Schaden selbst tragen muß. Verwendungen, die zur Sicherstellung des Funktionierens der vorgesehenen Rechtsbeziehungen notwendig werden, muß das Reisebüro dem Reisenden bei Verauslagung ersetzen (vgl. § 547 BGB., vgl. auch § 633 Abs. 3 BGB.). Das Reisebüro muß ferner für die Brauchbarkeit seiner Abmachungen einstehen, ohne Rücksicht auf Verschulden oder Erheblichkeit der Mängel, und zwar.

a) für alle Fehler, welche die Tauglichkeit der Verträge zur Durchführung der Reise aufheben, oder mindern, mögen sie z. Zt. des Beginns der Reise schon bestehen oder erst nachdem entstehen (z. B. behördliche Schließung des Vertragshotels aus sanitären Gründen),

b) für zugesicherte Eigenschaften, die z. Zt. des Antritts der Reise schon fehlen oder später wegfallen bzw. nicht eintreten.

Zu den Eigenschaften in letzterem Sinne gehören zufolge der in der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze solche rechtliche oder tatsächliche Verhältnisse, die nach ihrer Beschaffenheit und vorausgesetzten Dauer gemäß der Verkehrsauffassung einen Einfluß auf die Wertschätzung des Vertragsobjektes auszuüben pflegen; im weiteren Sinne wird man hierher z. B. auch das Versprechen eines Fensterplatzes bei einer Omnibusfahrt, landschaftlichen Verlauf und Beschaffenheit der zu befahrenden Wege etc. rechnen müssen. Das Reisebüro ist zufolge der erwähnten Haftungsklausel in den meisten dieser Fälle allerdings nicht zu belangen, wenn seine Vereinbarungen in Ordnung gingen und lediglich das ausführende Unternehmen hiervon abging, beispielsweise einen anderen Reiseweg einschlug.

Ist der Reisende durch einen in seiner Person liegenden Grund (z. B. Krankheit) am Antritt oder der Fortsetzung der Reise verhindert, so wird man ihn noch nicht als von der Zahlung der Pauschale befreit ansehen können (vgl. § 525 BGB.). Das Reisebüro muß sich jedoch den Wert ersparter Aufwendungen, sowie derjenigen Vorteile anrechnen lassen, welche es aus einem anderweitigen Verkauf der fraglichen Reise erlangt. Auch bzgl. dieses Punktes werden übrigens in den Vertragsformularen meist ausdrückliche Bestimmungen niedergelegt.

Gesellschaftsreisen sind, wenn man von den Beziehungen zwischen den Teilnehmern vorerst absieht, eine Art Pauschalreisen, deren Besonderheit es ist, das ihrer mehrere gleichzeitig nebeneinander herlaufend durchgeführt werden.

Sie werden (vgl. hierzu Drosihn S. 47) von den Reisebüros nahezu durchweg auf eigene Rechnung und in eigenem Namen veranstaltet. Um den ordnungsmäßigen Ablauf der Vertragsbeziehungen zu überwachen und sicherzustellen, wird von diesen jeweils ein Reiseleiter bzw. -begleiter mitgeschickt. Dieser ist nicht mit den Fremdenführern zu verwechseln, sondern eher eine Art Reisemarschall für das Technische der Gesellschaftsreise (vgl. Giese in „Fremdenverkehr"). Vielfach werden aber beide Funktionen von ein und derselben Person ausgeübt.

Von besonderem Interesse erscheint die Frage, ob die Teilnehmer einer Gesellschaftsreise eine Gesellschaft im Sinne des Gesetzes, d. h. der §§ 705 ff. BGB., bilden.

Das Motiv, das zur Bildung der Reisegesellschaften führt, wurde schon oben als das typische Motiv der Gründung von Gelegenheitsgesellschaften überhaupt bezeichnet. Durch Sammlung und Vereinigung der vereinzelten Verkehrsobjekte, der Reisenden, zu größerer Menge soll der auf den einzelnen entfallende Kostensatz gemindert, in zweiter Linie das Gesellschaftsbedürfnis der Teilnehmer befriedigt werden. Das heißt: es soll durch Vereinigung mehrerer ein gemeinsamer Zweck erreicht oder zumindest gefördert werden.

Die dem kollektiven Moment entstammende Verbilligung der Reise für den einzelnen Teilnehmer springt in der Tat in die Augen. Sie tritt an zwei Stellen ein. Einerseits zufolge der Verringerung der Spesen und Arbeit beim Reisebüro (z. B. Schriftwechsel), andererseits durch die Rabatte, die Beförderungs- und Beherbergungsunternehmen bei Vollausnutzung (d. h. Ausnutzung des „hohlen" sonst leerstehenden Raumes in Beförderungsmittel und Hotel) gewähren und die weit über den sonst üblichen Provisionssatz, der bei Hotels 10 bis 20%, bei Beförderungsunternehmen durchschnittlich 3 bis höchstens 10% beträgt, hinauszugehen pflegt.

Die angeschnittene Frage, ob eine Reisegesellschaft auch eine Gesellschaft im Sinne des Gesetzes bildet, kann jedoch nicht allgemein entschieden werden. Nach der Entstehung der Reisegesellschaft müssen hier zwei Fälle unterschieden werden:

I. Ihre Gründung erfolgt von Seiten der Reisenden aus. Eine Gesellschaft reiselustiger Menschen, etwa Mitglieder eines Klubs, beschließen eine Reise zu machen. Sie verpflichten sich gegenseitig, etwa durch Sammelunterschrift auf einem Zirkular, unter gewissen Voraussetzungen (Unkosten, Zeit etc.) an der geplanten Reise teilzunehmen und beauftragen einen unter sich, sich mit einem Reisebüro ins Einvernehmen zu setzen, um durch es die Durchführung der Reise zu veranlassen.

II. Das Reisebüro propagiert von sich aus ein bestimmtes Reiseprogramm und führt zu dessen Durchführung die verschiedensten einander bisher unbekannten Menschen zusammen. Das Zustandekommen der Reise ist hier meistens von der Teilnahme einer bestimmten Anzahl von Personen abhängig gemacht; diese Bedingung ist dann in etwa folgender Form abgefaßt: Dem Teilnehmerpreis ist eine Mindestteilnehmerzahl von x Personen zugrundegelegt. Wird diese Teilnehmerzahl nicht erreicht, so wird ein Zuschlag von x Mark erhoben. Bei einer Teilnahme von weniger als 15 Personen findet die Reise nicht statt.

Wir kommen damit auch in Bezug auf diese Frage in etwa nochmals auf die schon vorhin erörterte Unterscheidung der gebundenen Reisen in auf Bestellung zusammengestellte und fertig angebotene zurück.

Es bedarf keiner weiteren Ausführung, daß im ersteren Falle der Wille, sich in einer dauernden und festen Weise zusammenzuschließen, d. h. der animus societatis besteht. Doch sei in diesem Zusammenhang des Interesses halber auf eine Uebereinkunft einer Jerusalem-Pilgergesellschaft mit einem Patron Augustin Conterini vom Jahre 1497 hingewiesen, die die Gemeinsamkeit der Interessen der Teilnehmer besonders hervortreten läßt und durch eine straffe Satzung ihrer Geltendmachung besonderens dienen will. In diesem Kontrakt wird nämlich, offenbar mit Rücksicht auf schlechte Erfahrungen der Vorgänger unter anderem bestimmt: „daß die Pilger einen Ausschuß von zweien erwählen, die zu Venedig und in allen Häfen und Städten obacht geben, ob der Schiffseigentümer von seinen Matrosen zwei oder drei Mann auf jegliche Ruderbank, wie man einige wird, ferner einen Schützen auf jede, daß er alle seine Beamten bestelle, und daß bei Abgang eines Angestellten in einem Hafen für Ersatz gesorgt werde..." (Tobler S. 517/18).

Es könnte nun die Ansicht vertreten werden, daß sich der häufigere zweite Fall, nämlich dem vom Reisebüro propagierten Gesellschaftsreise

vom ersten Fall lediglich dadurch unterscheide, daß hier die Initiative von außen komme, d. h. daß die Arbeit des Reisebüros insoweit als Kreationshilfe zur Gründung einer Gelegenheitsgesellschaft aufzufassen sei.

Dies wird manchmal zutreffen können, insbesondere bei kleineren Reisegesellschaften und wenn beispielsweise noch eine Vorbesprechung der künftigen Teilnehmer stattfindet, von deren Ergebnis die Durchführung der Reise abhängt, wie dies bei von kleineren Reisebüros veranstalteten Reisen nicht selten vorkommt.

Bei den größeren Reisegesellschaften tritt das Moment einer gegenseitigen Bindung der einzelnen Teilnehmer jedoch zurück, so z. B. bei den Seereisen der großen Schiffsreedereien ins Mittelmeer, nach Norwegen und dgl. Die dem modernen Verkehr eigentümliche massenhafte Zusammenfassung, die früher nur im Seeverkehr oder bei Schauspielen (Theater) stattfand, ist zur Deckung der meist hohen Betriebskosten ja fast stets erforderlich, ohne daß hier deswegen, auch wenn es sich um keine fahrplanmäßigen Betriebe handelt, jedesmal Gesellschaften im Sinne der §§ 705 ff. BGB. angenommen werden könnten. Es handelt sich hier demnach meist lediglich um eine Reihe gleichzeitig ablaufender, in kein gemeinsames Rechtsverhältnis gehüllter Pauschalreisen.

Der Beitrag des einzelnen im Falle der Gesellschaft besteht speziell in der Teilnahmeverpflichtung. Aus dem Gesellschaftsverhältnis ergibt sich dann weiterhin die Verpflichtung der Teilnehmer zu einem gemeinschaftsmäßigen Verhalten, was, wie noch zu zeigen sein wird, auch von praktischer Bedeutung sein kann.

Die Führung der Gesellschaftsgeschäfte wird in der bezeichneten Art durch das Klubmitglied an das Reisebüro übertragen, das dieselben während der Reise durch den von ihm mitgeschickten Reiseleiter wahrnimmt. Aus den §§ 709—711 BGB. scheint allerdings zu folgen, daß nur Gesellschafter geschäftsführungsbefugt sein können, doch geht der Parteiwille vor (vgl. Staudinger Vorbem. zu §§ 701 ff. BGB.). Daß das Reisebüro hierbei dann nicht bloß für die Sorgfaltig einstehen muß, die es in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt, ergibt sich unter Berücksichtigung dessen, daß das Reisebüro Nicht-Gesellschafter bleibt, schon aus dem Wortlaut des § 708 BGB.

Bei schlechter Führung der Gesellschaftsgeschäfte kann die Geschäftsführungsbefugnis entzogen werden. Heute ist die Solidität der Reisebüros allerdings durch Selbstverwaltungsmaßnahmen der zuständigen Fachgruppe, weiterhin durch das im Eingang genannte Gesetz vom 26. Januar 1937 weitgehend sichergestellt, so daß dies kaum mehr praktisch werden dürfte. In der unmittelbaren Nachkriegszeit war es dagegen nicht selten, daß Reisebüros ihre Verpflichtungen nicht einhielten. Ja, es kam sogar vor, daß Reiseleiter mit der Reisekasse flüchteten und die Gesellschaft irgendwo ihrem Schicksal überließen. Dies führte dann dazu, daß die Teilnehmer einen neuen „Vorstand" wählten, dem die Aufgabe übertragen wurde, die Gesellschaft wieder nach Hause zu bringen und die Schadenersatzansprüche wahrzunehmen. Es handelt sich hierbei, allerdings streng genommen, um einen neuen Gesellschaftsvertrag, da hierunter nicht bloß die Vereinbarung zu verstehen ist, welche die Gesellschaft begründet, sondern ebenso jede spätere Einigung der Gesellschafter über deren grundlegende Einrichtungen, mag sie die frühere Vereinbarung ändern oder ergänzen (vgl. Dernburg S. 654). Ein solcher Abschluß setzt allerdings voraus, daß die Beteiligten über den Gesellschaftszweck wenigstens in den Hauptzügen einig geworden sind (z. B. ob weitere Durchführung oder Abbruch der Reise) und daß auch keine Meinungsverschiedenheiten über das einzelne (z. B. Reiseweg) hervorgetreten und unausgeglichen geblieben sind. Gegenüber dem vertraglich festgestellten „gemeinsamen" Zweck müssen die Sonderinteressen der einzelnen Gesellschafter im Zweifel selbstverständlich zurückstehen. Ueberhaupt bedürfen Aenderungen des Reiseplans während der Reise, soweit sie nicht durch unvorhergesehene Ereignisse bedingt sind, der Zustimmung der ganzen

Reisegesellschaft, wie in der Gesellschaft des BGB. überhaupt der Grundsatz der Einstimmigkeit gilt (vgl. § 709 BGB.).

Die Pflicht, den Reiseweg einzuhalten, ergibt sich zudem auch für den Fall, daß keine Gesellschaft vorliegt, aus dem allgemeinen Grundsatz der Vertragstreue. Diese Pflicht ist außerdem in den mehrfach erwähnten allgemeinen Reisebedingungen der Fachgruppe ausdrücklich festgesetzt.

Die Anwendung der oben abgeleiteten Rechtssätze möge zum Abschluß des Kapitels zum Zwecke der Veranschaulichung kurz an zwei Fällen erörtert werden.

Fall A:

Ein Reisebüro veranstaltet mit Hilfe eines Beförderungsunternehmens eine Omnibusfahrt mit dem Omnibus „Rübezahl" nach Italien, an der 25 Personen teilnehmen. Mitten in Italien, in entlegener Gegend, wird die Weiterfahrt dadurch unterbrochen und ihre weitere Durchführung auf bisherige Art verunmöglicht, daß der benutzte Omnibus Rübezahl durch grobfahrlässiges Verhalten des X, eines Mitglieds der Reisegesellschaft, zerstört wird. Den Reiseteilnehmer stellen sich in der entlegenen Gegend erhebliche Schwierigkeiten entgegen (Sprache, Devisenlage); ein Ersatz für den zerstörten Omnibus kann vom Beförderungsunternehmen nicht rechtzeitig gestellt werden. Mit Hilfe des zuständigen Konsuls werden die Teilnehmer in ihre Heimat zurückgeleitet, wo sie erfahren, daß ihnen hierdurch erhebliche Mehrkosten erwachsen sind.

Mitverschulden fremder Personen, insbesondere auch seitens des Beförderungsunternehmens, ist nicht nachweisbar.

Fall B:

Das Reisebüro O. veranstaltet unter anderem mit Hilfe der polnischen Staatsbahn eine Studienreise durch Polen. Vor Besichtigung einer kleineren Stadt wird vom Reiseleiter bekanntgegeben, daß der bisher benutzte Waggon am Bahnhof abgekoppelt und der Gesellschaft auch für die Weiterreise zur Verfügung stehen werde. Die Teilnehmer mögen daher ihre Sachen in den Abteilen belassen; der Waggon werde abgesperrt und außerdem überwacht, so daß die Teilnehmer ihre Sachen genau so wiederfinden, wie sie sie verlassen würde.

Nach Rückkunft von der Besichtigung ergibt sich, daß der betreffende Waggon aus bahnbetriebstechnischen Gründen inzwischen abgeschleppt worden ist. Die zurückgelassenen Gepäckstücke, Ueberkleider etc. sind unter amtlicher Aufsicht auf einen Wagen geladen worden, von dem aus sie den Reisenden im letzten Moment — für die Gesellschaft kam die Verzögerung vollkommen unerwartet — in den nun neuerdings zur Verfügung gestellten Waggon behändigt werden, wobei in der Eile mehrfach Verwechslungen vorkommen, sodaß die Reisenden genötigt sind, die Stücke während der Fahrt untereinander auszutauschen.

Kurz nach Abfahrt bemerkt X, ein Teilnehmer an der Studienreise, daß ihm sein Fotoapparat, den er im Abteil zurückgelassen hatte, nicht mehr ausgehändigt worden ist. Nachfragen blieben ergebnislos.

Im Falle A ergibt sich, daß das Beförderungsunternehmen gemäß § 275 Abs. 2 BGB. (unverschuldetes nachträgliches Unvermögen) von seiner Beförderungsverpflichtung frei wird (des näheren hierzu unten); allerdings muß es den Reisenden den Fahrpreis zumindest teilweise zurückerstatten (§§ 644, 242 BGB.). Diese Rückerstattung steht für die Reisenden jedoch in keinem Verhältnis zu dem Schaden, den sie erlitten. Es versteht sich von selbst, daß X dem Omnibusunternehmen zum Ersatze des Omnibus und des Verdienstentganges auf Grund des Vertrages verpflichtet ist.

Können sich aber auch die Reisenden unmittelbar an X halten? Dies bemißt sich danach, ob ein Gesellschaftsverhältnis besteht. Liegt ein solches nicht vor, so können nur die Tatbestände der unerlaubten Handlung, §§ 823 ff. BGB., herangezogen werden. Das verletzte Forderungsrecht fällt jedoch nicht unter die im § 823 Abs. 1 BGB. geschützten Rechte (a. M. lediglich Leonhardt). Von einer Freiheitsverletzung der Teilnehmer im Sinne dieser Bestimmung kann keine Rede sein. Ein Schadenersatzanspruch gegen X ist demnach nicht gegeben.

Liegt dagegen ein Gesellschaftsverhältnis vor, so haftet X gemäß §§ 708, 705 BGB. der Gesamtheit der Gesellschaft auf Schadenersatz, da er als Gesellschafter zu einem gemeinschaftsmäßigem Verhalten diesen gegenüber und somit insbesondere verpflichtet war, alles zu unterlassen, was die Gesellschaft schädigt.

Weiter interessiert die Frage, ob das Reisebüro verpflichtet gewesen wäre, eine neue Reisegelegenheit zu besorgen.

Wenn die Reise auf Grund vorheriger Bestellung durchgeführt worden ist, so liegt, wie oben ausgeführt, zwischen den Reisenden und dem Reisebüro ein Werkvertrag in Verbindung mit einem Dienstvertrag bzgl. der Führung der Gesellschaftsgeschäfte vor. Das Werk, das Vertragsgerippe, zu dem auch der Vertrag mit dem Beförderungsunternehmen gehört, kann zu dem fraglichen Zeitpunkt noch nicht als abgenommen gelten, da hierzu auch die Billigung gehört, welche erst nach Beendigung der Reise angenommen werden kann. Die Teilnehmer konnten demnach gemäß § 633 Abs. 2 BGB. vom Reisebüro verlangen, daß der durch Erlöschen der Vertragspflicht des Beförderungsunternehmens eingetretene Mangel des Vertragsgeflechtes durch Verpflichtung eines neuen Beförderungsunternehmens behoben wird.

Wenn die Reise vom Reisebüro aus veranstaltet wurde, so ergibt sich aus den obigen Grundsätzen, daß das Reisebüro in entsprechender Anwendung der Rechtsgedanken der §§ 581, 536 BGB. zur Nachbesserung des Vertragsgeflechtes verpflichtet ist und demnach gleichfalls für den Abschluß eines neuen Beförderungsvertrages zu sorgen hatte.

Im Falle B interessiert die Frage, ob das Reisebüro für den Verlust verantwortlich gemacht werden kann.

Die Aufforderung, die Sachen zurückzulassen, ist als Erteilung eines Rates anzusehen. Zwar besagt nun § 676 BGB., daß die Erteilung eines Rates oder einer Empfehlung keine Schadenersatzpflicht begründet. Dies gilt jedoch nur unbeschadet einer sich aus einem Vertragsverhältnis ergebenden Verantwortlichkeit. Hier hätte sich der Reiseleiter auf Grund der dienstvertraglichen Verpflichtung des Reisebüros genau erkundigen müssen, ob der Waggon auf jeden Fall beibehalten werden kann und sich evtl. ein dementsprechendes bindendes Versprechen geben lassen müssen. Weiterhin ergab sich dann aus der Erteilung des Rates bei der veränderten Sachlage die Pflicht, das Aushändigen des Gepäcks besonders sorgsam durchzuführen.

Auf die Haftungsklausel kann sich das Reisebüro selbstverständlich nicht berufen, da es die Reiseleiter nicht „vermittelt", sondern als seine eigenen Angestellten und Vertreter mitschickt.

Reisender und Verkehrsunternehmen.

Rechtsgeschäfte mit Beherbergungs- und Verpflegungsunternehmen [6]).

Diese Unternehmen sind in der Regel dazu bestimmt, dem Reisenden Ersatz für sein eigenes Heim zu schaffen. Aus dieser Zweckbestimmung ergibt sich die Mannigfaltigkeit der Leistungen, welche von diesen Unternehmen, die meist in einem, im Hotel, vereint sind, gefordert werden. Ihre Inhaber, die „Wirte", sind, da sie gewerbsmäßig Speisen und Getränke einkaufen, um sie an ihre Gäste wieder zu verkaufen, Kaufleute; als Vermieter von Zimmern, Wohnungen etc. sind sie es nicht. Größere derartige Unternehmen sind auch vielfach häufig im Besitze von Handelsgesellschaften (häufig ist die A.-G.).

Der Mannigfaltigkeit der geforderten Leistungen entspricht eine ebensolche Mannigfaltigkeit rechtlicher Beziehungen. Nach ihrer Begründung sind letztere teils in ein Vertragsverhältnis gehüllt, teils jede für sich selbständig ein solches. Ersterer Fall ist der des sog. Pensionsvertrages, dessen Abschluß das Recht auf Beköstigung, evtl. auf Getränke, auf Ueberlassung von Zimmern und auf Leistung von Diensten (Stiefelputzen, Heizung, überhaupt zur Verfügungstellung eines dienstbaren Apparates von Angestellten) begründet. Er unterscheidet sich bei regulärem Ablauf von dem anderen Fall, bei dem die gleichen Rechte aus verschiedenen Verträgen entspringen — Beherbergungsvertrag, einzelne Bewirtungsverträge —, äußerlich meist nur dadurch, daß bei ihm die Rechnungsposten von vornherein berechnet sind, daher nicht detailliert auf die Endrechnung gesetzt zu werden pflegen, und daß ihm in der Regel ermäßigte Preise zu Grunde gelegt werden. Bei Unregelmäßigkeiten muß jedoch darauf zurückgegangen werden, daß er zufolge des ihm innewohnenden Anspruchs auf so verschiedenartige Leistungen, vom Gesetze her gesehen, seiner Natur nach ein Mischvertrag ist. Dies gilt freilich in gewisser Beziehung ebenso für die vereinzelten Verträge. Denn weder kann der einzelne Beherbergungsvertrag, ob des ihm eigentümlichen Anspruches auf Dienstleistungen, die weit über den Rahmen des § 536 BGB. hinauszugehen pflegen, als bloße Sachmiete, noch der einzelne Bewirtungsvertrag aus entsprechendem Grunde als bloßer Kauf- bzw. Werklieferungsvertrag begriffen werden; der Verpflegungsbetrieb umfaßt sowohl Produktion — Verarbeitung von Gütern zum Genuß —, als auch Handel, insbesondere Kleinhandel mit Getränken.

Wenngleich Dienstleistungen in Form von Trinkgeldzuschlägen gesondert abgegolten werden, so beruht dies nicht auf dem Vorliegen besonderer Dienstverträge (etwa mit den Erfüllungsgehilfen der Unternehmen unmittelbar), sondern auf einer verkehrsüblichen Besonderheit in der Art der Vergütung.

Die Behandlung gemischter Verträge bietet seit je Schwierigkeiten. Die Anwendung der den Tatbestandsstücken entsprechenden Gesetzesvorschriften ist nicht immer möglich, da die gesetzlichen Vertragstypen nie allgemeingültig, sondern nur für sich geregelt sind (Enneccerus S. 337 Anm. 8). Außerdem stößt sie auf Schwierigkeiten, sobald es sich um die Anwendung von Rechtssätzen handelt, die den Vertrag als ganzes ergreifen sollen, insbesondere bei seiner Beendigung (Scheel S. 29). Andererseits scheint es verfehlt, eine Regel, wenn sie auf einen Teil des Vertrages

6) Unter Benutzung der „Deutschen Hotelnachrichten" Jgg. 1930 und 1931.

genau paßt, aus theoretischen Gründen nicht anzuwenden. Praxis und herrschende Lehre arbeiten daher bei Vorliegen gemischter Verträge nicht nach der strengen alternativen Absorptionstheorie oder Kombinationstheorie, sondern wenden, je nach der Lage des Falles, unter Berücksichtigung der Umstände, namentlich des Vertragszweckes[7]) und des Parteiwillens (vgl. Staudinger S. 931), entweder das eine oder das andere Prinzip, in manchen Fällen auch keines von beiden an (bzgl. der Rechtsprechung vgl. Scheel S. 14, 15), eine Tätigkeit, die letzten Endes auf eine sinngemäße Vertragsauslegung bzw. Vertragsergänzung hinausläuft (Titze S. 42 Anm. 1).

Hier im vorliegenden entspricht es regelmäßig dem mutmaßlichen Parteiwillen am meisten, auf die einzelnen Komponenten jeweils deren spezielle Vorschriften anzuwenden und die speziellen Beendigungsgründe analog § 139 BGB. in ihrer Gültigkeit auf den ganzen Vertrag auszudehnen.

Dem Gast, dem schlechte Speisen vorgesetzt werden, ist demnach gemäß § 480 BGB. zuzubilligen, daß er mindert, oder unter Rückgabe verlangt, daß ihm mangelfreies Essen geliefert wird. Wandeln wird er dagegen bei Pensionsverträgen, da es sich hier meist um Sukzessivlieferungen handeln wird, nicht sofort können, sondern regelmäßig erst dann, wenn die Annahme gerechtfertigt erscheint, daß auch die folgenden Mahlzeiten mangelhaft sein werden und somit der Vertragszweck gefährdet ist. Ist dies aber der Fall, so fällt auch hier analog § 139 BGB. der ganze Pensionsvertrag weg. Sollte nur die Wandlung bezgl. einer Komponente, z. B. hinsichtlich der Mahlzeiten gewollt sein, so ist eine solche nicht möglich, da es sich eben um e i n e n Vertrag handelt, daher auch die Preisgestaltung nach besonderen Gesichtspunkten vorgenommen ist. Die Wandlung eines Bewirtungsvertrages bedeutet für den Kellner selbstverständlich den Verlust des ihm sonst zustehenden Trinkgeldanspruches, da dieser wie oben aufgezeigt, unselbständiger Natur ist.

Nach einer weit verbreiteten Auffassung in der Literatur ist der Pensionsvertrag mit Gastwirten, im Sinne des § 701 BGB. abgeschlossen, ein besonderer Mischvertragstypus, der dann nach einem Terminus der Motive (vgl. Mugdan, die gesamten Materialien 1899 Bd. 2 S. 327), als „Gastaufnahmevertrag" bezeichnet wird vgl. für alle übrigen Heck S. 362 Scheel S. 19 und Persen S. 26). Meines Wissens ist im Verkehr ein Vertrag mit Hotels oder Gasthäusern als besonderer Typus insoweit nicht anerkannt. Auch ist der Terminus „Gastaufnahmevertrag" im Alltag keineswegs gebräuchlich geworden, dabei nichts besonderes ausdrückend und schon aus letzterem Grunde überflüssig. Abgesehen hievon ist die Belegung des Pensionsvertrages mit Gastwirten mit einem besonderem Namen ob der Allgemeingültigkeit dieses Namens sogar irreführend. Er scheint anzudeuten, daß der Gast üblicherweise über Zimmer und Verköstigung abschließt. Dies ist jedoch keineswegs der Fall. In Wirklichkeit wird hier vielmehr sehr deutlich unterschieden „Zimmer ohne", „Zimmer mit Frühstück," „mit Halbpension" und „Vollpension".

Vielfach begegnet man der Anschauung Hotels Restaurants und dergl. Betriebe müßten als „öffentliche Lokale", abgesehen von Personen bei denen ein besonderer „Mangel" vorliegt z. B. Kranken und Betrunkenen, ebenso wie beispielsweise die Eisenbahn, jeden, der bezahlen kann, aufnehmen. Ein Gesetz, welches das Hausrecht des Wirtes in solcher Weise einschränkt, besteht heute nicht. Doch bestimmte bsplw. noch das bayerische Polizeistrafgesetzbuch vom 26. 12. 1871 in seinem Artikel 144 u. a. das Bierwirte einer Geldstrafe bis zu 15 Talern unterliegen, wenn sie ohne genügenden Entschuldigungsgrund solange ihre Vorräte reichen, einem Käufer die Abgabe ihrer Verkaufsgegenstände gegen Zahlung verweigern. Und die germanischen Volksrechte, bei deren Entstehung es allerdings noch

7) Insbes. Oertmann (S. 958/59) stellt es darauf ab, welche Leistung für die besonderen Vertragszwecke die wesentliche ist; die Leistung die nur einem nebensächlichen Zwecke diene oder als bloßes Mittel zur vollkommeneren Durchführung des wesentlichen Geschäftszweckes erscheine, sie für die grundsätzliche Beurteilung unmaßgebliche Beiwerk.

keine Gastwirte gab, statuierten eine dreitägige Beherbungs- und Gastpflicht jedes Volksgenossen gegenüber jeden Fremden (vgl. Kachel passim).

Es liegt heute im freien Ermessen jeden Unternehmens einen Reisenden als Gast abzulehnen, und es bedarf hierzu keiner Angabe von Gründen. Freilich darf die Ablehnung nicht in beleidigender Form erfolgen. Auch muß sie rechtzeitig geschehen. So darf bsplw. wenn schon Getränke verabfolgt sind, die weitere Verabreichung nicht ohne triftigen Grund eingestellt werden. Das Abweisungsrecht gegenüber Fremden ist bei Berücksichtigung der noch zu besprechenden weitgehenden gesetzlichen Gastwirtshaftung durchaus gerechtfertigt.

Wenn jemand ein Zimmer bestellt hat, so kann er eine solche Bestellung nach der Annahme nicht mehr einseitig rückgängig machen. Zwar bedeutet die Annahme einer solchen Bestellung durch das Unternehmen in den meisten Fällen nicht schon den Abschluß eines Beherbergungsvertrages, sondern erst den eines Vorvertrages (a. M. Soergel Vorbem. zu § 701 BGB.) Dieser aber verpflichtet beide Teile zum Abschluß des endgültigen Vertrages. Dies bedeutet, daß der Reisende, wenn er an dem betreffenden Tage nicht ankommt, regelmäßig gemäß § 325 BGB. Schadenersatz leisten muß, d. h. den Geldbetrag der von ihm bezahlt hätte werden müssen abzgl. desjenigen, was das Unternehmen etwa an Heizung, Beleuchtung, Wäschereikosten und dergl. erspart. In der Praxis wird sich ein Unternehmen freilich meist überlegen, ob es rigoros nach den Regeln der Jurisprudenz vorgehen soll, oder ob es nicht zweckmäßiger ist. die Abbestellung, wenn sie nicht im allerletzten Augenblick erfolgt, zur Kentnis zu nehmen d. h. einen Schuldaufhebungsvertrag schließen. In den allermeisten Fällen geschieht dies schon aus Gründen allgemeiner Geschäftsklugheit der betreffenden Unternehmen. Andererseits kann der Reisende, der bsplw. ein Zimmer zu Preise von Rm. 6.— bestellt und dem ein solches Zimmer zugesagt wird, wenn er bei seiner Ankunft die Zimmer dieser Preislage besetzt findet und daher ein teureres nehmen muß. evtl. noch dazu in einem anderen Unternehmen, das Unternehmen, das die Bestellung angenommen hatte für den Differenzbetrag verantwortlich machen. Freilich darf er nicht ohne weiteres ein sehr viel teureres Zimmer nehmen, sondern muß versuchen, ein Zimmer zu erhalten, das dem bestellten an Qualität und Preis gleichkommt. Wenn ein Gast sich einen Zahn ausbeißt, weil bsplw. in einer Speise ein Steinchen eingebacken war, so wird prima facie das Verschulden eines Koches angenommen werden können. für welches das Unternehmen auf Grund eines in dem Bewirtungsvertrag enthaltenen Garantieversprechens, nämlich, daß die Speise mit Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hergestellt ist, haftet (vgl hiezu den ähnlichen Fall in J. W. 1936 S. 2394). Anders ist die Rechtslage, wenn sich der Vorfall z. B. deswegen ereignet, weil in einem Hasenbraten Schrotkörner stecken geblieben waren. In diesem Falle darf das Unternehmen mit der eigenen Sorgfalt des Gastes rechnen, so daß eine dennoch eintretende Beschädigung entweder als durch eigene Nachlässigkeit des Gastes oder durch Zufall herbeigeführt erscheint. Für diese Fälle ist der Gast aber selbst verantwortlich.

Wenn das Kleid eines Gastes vom Bedienungspersonal versehentlich mit Speisen oder Soße beschmutzt wird, so kommt es darauf an, ob der betreffende Kellner bei Ausübung seiner Verrichtung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verletzt hat. Dies wird in der Regel zu bejahen sein, natürlich gibt es aber auch Fälle, in denen das Verhalten des Gastes den Schaden verursachte oder in denen Umsätnde vorliegen, die den Schadenfall als einen unglücklichen Zufall erscheinen lassen. Grundsätzlich gleichgültig ist es in solchen Fällen, ob der betreffende Kellner an dem Tisch bedient hat oder nicht, da die Sorgfaltspflicht gegenüber dem Gast dem gesamten Personal obliegt.

Wenn der Hausdiener oder der Portier eines Hotels, also ein nicht lediglich zum technischen Personal gehörender Angestellter, es übernimmt, einen Gast zu einer bestimmten Zeit zu wecken, so haftet das Unternehmen

falls der Gast nicht oder nicht rechtzeitig geweckt wird, für den Schaden, der dadurch dem Gaste entstanden ist. Es mag manchmal zweifelhaft sein, ob ein Unternehmen berechtigt ist, einen Weckauftrag abzulehnen — bei größeren Hotels ist ies sicherlich zu verneinen. Wird der Auftrag aber angenommen, so muß er auch ausgeführt werden. Die Erfüllung gehört alsdann zu den Pflichten die schon mit Abschluß des Beherbergungsvertrages begründet wurden; die Haftung des Unternehmens für die Säumnis des Hausdieners folgt aus § 278 BGB.

Die für den Gast einlaufende Post, muß ihm unverzüglich ausgehändigt werden. Zumindest ist dafür zu sorgen, das er die für ihn bestimmten Postsendungen auf eine Nachfrage hin erhält. Eine verspätete Auslieferung kann empfindlichen Schaden verursachen, für den das Unternehmen bei Verschulden eintreten muß. So kann es vorkommen, daß einem Gast trotz seiner Nachfrage eine Geldsendung nicht ausgeliefert oder angezeigt wird und er infolgedessen gezwungen ist, seinen Aufenthalt in dem Unternehmen zu verlängern. Der Schaden, der dem Gast hiedurch entsteht, bezieht sich einmal auf die Kosten dieses unfreiwilligen Aufenthaltes ferner darauf, daß er während dieser Zeit seinen Geschäften nicht nachgehen konnte. Für beides kann das Unternehmen auf Schadenersatz in Anspruch genommen werden.

Die Weitervermietung der Zimmer durch den Gast, der etwa früher abreisen muß, als bei der Bestellung beabsichtigt, ist nicht ohne weiteres möglich. Wie aus den mietrechtlichen Spezialvorschriften folgt, ist eine Untervermietung der Zimmer nicht erlaubt (§ 594 BGB.). Der Gast kann seine Ansprüche an das Unternehmen auch nicht ohne weiteres abtreten. Er muß vielmehr darauf Rücksicht nehmen, daß das Unternehmen für die Wahl seiner Gäste allein zuständig ist. Die Abtretung wurde demnach von dem betreffenden Unternehmen als unzulässige Aenderung des Inhalts des Vertragsverhältnisses aufgefaßt werden können (§ 399 BGB.). Es ist in diesem Zusammenhange noch auf das gesetzliche Gastwirtschaftrecht für abhanden gekommene Sachen hinzuweisen (§§ 701 ff. BGB.), da es ob seiner strengen Regelung zu Gunsten des Gastes von sehr erheblicher Bedeutung für den Reisenden werden kann. Da die Regelung nicht zwingenden Rechts ist, wird sie allerdings von den meisten Unternehmen bei gleichzeitigem Angebot des Abschlussus einer Versicherung vertraglich ausgeschlossen und ist praktisch nahezu belanglos. § 701 BGB. knüpft die Verpflichtung zum Schadenersatze an das bloße Abhandenkommen. Das Unternehmen kann sich jedoch auf das eigene Verschulden des Verletzten oder auf höhere Gewalt berufen. Daß diese Haftung nur Gästen gegenüber eintritt, scheint selbstverständlich zu sein. Wie lange die Beziehung des Gastes zum Wirt dauert, d. h. in welchem Zeitpunkt eine Person „Gast" eines Beherbungsbetriebes wird bezw. diese Eigenschaft wieder verliert, ist allerdings sehr problematisch. Klar ist nur, daß der Augenblick der Aufnahme in den Beherbungsbetrieb mit dem der Gast—Werdung identisch ist. Klar dürfte weiter sein, daß der Zeitpunkt des Abschlusses des Beherbergungs- resp. des Pensionsvertrages keineswegs mit dem der Gast-Werdung zusammenzufallen braucht. Bsplw. ist derjenige der etwa aus Anlaß der Olympischen Spiele in Helsingfors schon im Vorjahre mit einem Hotel einen festen Vertrag abschließt, hiedurch allein noch nicht ein Gast im Sinne des § 701 BGB. geworden. Das Gast-Werden ist also ein grundsätzlich vom Vertragsschlusse unabhängiger Vorgang. Am zutreffensten erscheint die Meinung, daß es auf einer natürlichen Willenseinigung beruht. Diese Willenseinigung muß selbstverständlich die Aufnahme in den Beherbungsbetrieb des Unternehmens betreffen. So ist der Handwerksbursch, der vom Personal aus Mitleid auf den Heuboden gewiesen wird, keineswegs als Gast im Sinne des § 701 BGB. anzusehen, sondern lediglich als ein solcher des Unternehmers persönlich, wenn dieser einverstanden war (anderer Ansicht Staudinger S. 1180).

Von hier aus erscheint es demnach als verfehlt, wenn Staudinger (S. 1180) meint, daß eine Aufnahme noch nicht vorliegt, wenn der Wirt dem

„Gast" erst die freien Zimmer zeigt und inzwischen das im Hausflur abgestellte Gepäck gestohlen wird. Denn wenn eine Aufnahme noch nicht vorliegt, dann handelt es sich auch noch um keinen Gast, da es keine nichtaufgenommenen Gäste gibt, man denke denn an den abseits liegenden Fall, daß die freien Zimmer einem Gaste des Verpflegungsbetriebes gezeigt werden. Im übrigen scheint die Verkehrsanschauung, wie auch aus Staudingers Worten hier hervorgeht, den Reisenden in dieser Situation als Gast des Beherbergungsbetriebes anzusehen; dementsprechend muß auch ein Fall der Haftung angenommen werden.

Rechtsgeschäfte mit Beförderungsunternehmen

Die Privatrechtsnormen, nach denen die Rechte des Reisenden einerseits, des Beförderungsunternehmens andererseits zu bemessen sind, müssen, da eine umfassende und systematische reichsrechtliche Sonderregelung fehlt, in der Hauptsache dem BGB. entnommen werden. Besonders geregelt ist die Personenbeförderung auf Eisenbahnen durch die Eisenbahnverkehrsordnung, welche nach § 472 HGB. bindende Rechtsnorm ist, ferner die Personenbeförderung durch die Post, für welche die §§ 11 und 12 des Postgesetzes und die §§51 bis 70 er Postordnung maßgebend sind, endlich die Beförderung zur See in den §§ 664 bis 678 es HGB. Handelsgeschäft ist die Personenbeförderung im allgemeinen nur wenn sie zur See (§ 343 HGB. in Verb. mit § 1 Ziff. 5 HGB.) oder auf der Eisenbahn erfolgt; letzteres ergibt sich aus der Behandlung im dritten Buche des HGB. Wenn sie ohne Zuhilfenahme der Eisenbahn zu Lande ausgeführt wird, oder auf Binnengewässern, wird sie selbst durch gewerbsmäßige Uebernahme allein nicht zum Handelsgeschäft, wie dies betreffs der Sachbeförderung der Fall ist (§ 1 HGB. Ziff. 5; §§ 425 bis 452 HGB.), es sei denn, daß nach Art und Umfang des Betriebes kaufmännische Einrichtungen erforderlich sind und die Eintragung des Firmennamens ins Handelsregister erfolgt (§ 2 HGB.). Außerdem erscheinen die Beförderungsgeschäfte als Handelsgeschäfte, wenn sie anstaltsmäßig betrieben werden. „Anstalt" ist hier nicht im technisch-juristischen Sinne gebraucht (Göppert S. 26), sondern bedeutet nach der vorherrrschenden Meinung hier lediglich „im Großbetrieb" (so von Gierke S. 37); andere verlangen allerdings außerdem fahrplanmäßige Organisation (vgl. Düringer-Hachenburg S. 176). Die Beförderung durch die Luft ist im Gesetze nicht erwähnt (unser HGB datiert vom 10. Mai 1897!). Sie ist der Beförderung zu Lande gleichzustellen (so von Gierke S. 37; a. M. allerdings z. B. Cosack S. 522). Die Vertragschließenden können außerdem im Rahmen der Gesetze durch Vereinbarung zusätzliche subjektive Rechtsnormen aufstellen und auch solche des staatlichen Gesetzgebers außer Kraft setzen. Wie in anderen Bereichen der Wirtschaft erfolgt dies durch Bezugnahme auf sog. „allgemeine Geschäftsbedingungen" oder dergl., welche eigene von der Wirtschaft geschaffene Normen enthalten. Hierauf wurde bereits hingewiesen.

Ein Beförderungsvertrag im engeren Sinne des Wortes liegt vor, wenn nicht die die Bewegung des Reisenden herbeiführenden und leitenden Dienste als solche, sondern der durch diese Dienste zu bewirkende Effekt, die Ortsveränderung selbst, Gegenstand des Vertrages ist (Göppert S. 49). Unter „Dienste" sind hiebei solche im weitesten Sinne zu verstehen, auch Sachleistungen (zur Verfügungstellung von Beförderungsmitteln); Dienste im juristisch-technischen Sinne des Dienst- und Werkvertragsrechts bestehen allerdings lediglich in Tätigkeit resp. Arbeit Vom Vertragsgegenstand zu unterscheiden, ist der Vertragszweck. Dieser kann in der bloßen Erreichung eines Reiseziels bestehen — dann ist die Beförderung Mittel zum Zweck. Die Beförderung kann aber auch Selbstzweck sein (z. B. bei Rundfahrten und -flügen).

Verkehrsüblich wird drüber hinaus neben dem zu bwirkenden Effekt auch die Art der ihn erbringenden Dienste in weitgehendem Maße in den Inhalt des Vertrages einbezogen. Dies geschieht entweder ausdrücklich oder stillschweigend. Allein schon aus der Wahl des Beförderungsunterneh-

mens kann dies in gewissem Umfange hervorgehen (Schwendener S. 26). Im Eisenbahnverkehr z. B. ist die Beförderung „durch Züge" sogar gesetzlich vorgeschrieben (vgl. § 4 EVO.). Vielfach tritt die Beförderung der Person als solche überhaupt in den Hintergrund, während die Bewirkung ganz bestimmter Dienste zum Kern des Vertragsinhaltes wird. Daß die Beförderung allerdings vollsändig außerhalb des Vertragsinhaltes liege, (so Weber S. 125 bei Untersuchung der rechtlichen Natur des Personenbeförderungsvertrages mit der Eisenbahn) kann nicht zugegeben werden.

Die obigen Dienste können nach ihrer Beschaffenheit in zwei Gruppen eingeteilt werden; nämlich

1. in diejenigen, die die Bewegung der Beförderungsmittel von dem einen Ort zum anderen herbeiführen und leiten
2. in diejenigen, die die Bereitstellung der Beförderungsmittel und die Ueberlassung eines Platzes in ihnen während der Dauer der Bewegung an den Reisenden zum Gegenstande haben.

Der im Reiseverkehr übliche Beförderungsvertrag setzt sich demnach im wesentlichen aus zwei Beziehungen zusammen, einer werkvertraglichen — Beförderung der Beförderungsmittel —, und einer mietartigen — Ueberlasssung eines Platzes in den betreffenden Beförderungsmitteln. Wir haben in ihm demzufolge einen sog. gemischten Vertrag der oben bereits besprochenen Art vor uns.

Ob allerdings ein Beförderungsvertrag im engeren Sinne vorliegt, oder ob Passagiere in Rechtsbeziehungen zum Zwecke eigener Bewirkung einer Ortsveränderung eingetreten sind (z. B. der Fahrgast will selbst schoffieren, der Schofför soll nur zur Sicherheit oder als Gehilfe mitfahren, ist manchmal schwer zu unterscheiden und bedarf neben der Berücksichtigung etwaiger im örtlichen Verkehr bestehender Sitten, sorgfältiger Prüfung der Umstände des einzelnen Falles. Da diese Unterscheidung dabei wegen der Frage, wer die Leistungsgefahr zu tragen hat, von großer Bedeutung ist — die Frage wird unten noch genauer zu erörtern sein — scheint es geboten, die Abgrenzungsmerkmale herauszuarbeiten. Vorneweg sei dabei festgestellt, daß das Problem bei allen nicht linien- und fahrplanmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln akut werden kann, bei der Italienrundfahrt einer mehrköpfigen Omnibusgesellschaft ebenso wie bei der einfachsten Fahrt mit der Droschke. Aus Vereinfachungsgründen sei der Untersuchung letzterer Fall zu Grunde gelegt. Auch ist gerade dieser je nach der örtlich herrschenden Verkehrssitte seit je Gegenstand verschiedener Beurteilung. Während er an dem einen Ort mit Recht als Beförderungsvertrag im engeren Sinne aufzufassen sein wird, kann er anderswo nach den Grundsätzen zweier Verträge zu beurteilen sein; nämlich nach den Regeln eines Mietvertrages betr. Bereitstellung des Fahrzeugs und dem eines Dienstvertrages bezgl. seiner Lenkung. Diese Verträge sind dann allerdings durch die Einheitlichkeit des Geschäftsabschlusses und den tatsächlichen Zusammenhang dergestalt miteinander verbunden, daß die Erfüllung beider zeitlich und räumlich zusammen fallen muß, so daß von einer Verschmelzung der beiden Vertragstypen zu einem Zwillingsvertrage gesprochen werden kann (Enneccerus S. 338 ff.). Daß die Verschmelzung nicht notwendig ist, zeigt sich aber darin, daß Dienstverpflichteter und Mietverpflichteter verschiedene Parteien sein können; dies ist beim Beförderungsvertrage im engeren Sinne nicht der Fall. Zu dem Fall des ganz gleichartigen Fiaker-Vertrages ist in den Protokollen zum ADHGB. die Auffassung vertreten,

> „daß man vom Fiaker nicht sagen könne, daß er Personentransporte übernehme, sondern nur, daß er gemietet werde, weshalb er auch für die Dauer der Miete unter der Verfügung des Passagiers stehe" (von Hahn Bd. 2 S. 35).

Nach heutigem Recht bedeutet diese Auffassung die Annahme eines Dienstvertrages. So behandelte denn auch nach Enneccerus S. 338 Anm. 13 das OLG. Hamburg den Vertrag, durch den ein Fuhrwerk auf bestimmte

Zeit überlassen und zugleich zur Leitung des Fuhrwerks ein Kutscher gestellt ist, ausschließlich als Dienstvertrag. Dagegen stellt es von Hahn (Bd. 2 S. 35) darauf ab, daß der Fiaker

„gegen ein Mietgeld ganze Wagen zur Disposition des Mieters stelle"

So behandelte auch das OLG. Kiel den oben charakterisierten Vertrag nach Enneccerus ausschließlich als Mietvertrag.

Die rechtliche Bedeutung des „zur Verfügung stehens" einerseits des Fiakers, andererseits des „ganzen Wagens", beansprucht auch heute Beachtung, als aus diesen beiden Beziehungen wesentliche Gesichtspunkte für die Entscheidung der Frage festgestellt werden können.

Bezgl. der ersteren Beziehung ist dies allerdings nur in geringem Maße der Fall, da dieses „Zur-Verfügung-stehen" auch darauf beruhen kann, daß die Beförderungsleistung vertragsgemäß erst nach und nach während ihrer Erbringung bestimmt werden soll. Dies ist z. B. der Fall bei Besuchs- oder Spazierfahrten, bei denen der Fahrgast die jeweiligen Ziele vielfach erst während der Fahrt auszudenken oder mindestens bekanntzugeben pflegt.

Anders ist dies bezgl. des freilich andersartigen — nämlich rein tatsächlichen — Verhältnisses, in welchem der Reisende zu den Beförderungsmitteln steht. Schon vordem wurde als ein wesentliches Merkmal für das Vorliegen einer Beförderung im engeren Sinne ihre Erbringung durch eine dem Reisenden fremde Person bezeichnet. Wer bewirkt, muß auch die Verfügungsgewalt über die Mittel, vermittelst derer er bewirkt, besitzen. Wird der Besitz des Fahrzeugs nach dem Vertragsinhalt dem Reisenden überlassen, so liegt demnach ein Beförderungsvertrag im engeren Sinne nicht vor. Ein Anzeichen dafür, ob dem Fahrgast der „ganze Wagen" überlassen sein soll oder nicht, kann manchmal darin gefunden werden, ob er den Wagen nach seinem Belieben belasten kann, Benzin selbst bezahlen muß etc. Beim Beförderungsvertrag im engeren Sinne pflegt bei der Beteiligung mehrerer Personen und für abnorm schweres Gepäck Sondertaxe verlangt zu werden.

Der verkehrsübliche entgeltliche Beförderungsvertrag begründet seiner Natur nach auf beiden Seiten Rechte und Pflichten, die einander bedingen; auf einer Seite zur Beförderungsleistung auf der anderen Seite zur Zahlung einer Vergütung. Er ist demnach als synallagmatischer oder gegenseitiger Vertrag anzusehen. Seinem Inhalte nach, wurde er, da sich der Bestand, der durch ihn begründeten Pflichten auf einer Seite, nämlich auf der des Beförderungsunternehmers, aus an sich im Gesetze unter verschiedenen Typen geregelten Stücken zusammengesetzt [8]), schon oben als gemischter

8) Daß der Personenbeförderungsvertrag im Unterschiede zu dem Beförderungsvertrag bezgl. Gütern zu mehreren Leistungen verpflichtet, wird allerdings nicht allgemein anerkannt bzw. beachtet.
Dernburg (Bd. 2, 2 S. 581) geht z. B. hierauf überhaupt nicht einmal ein und begnügt sich mit der dürren Feststellung, daß die Personenbeförderung gegen Entgelt Werkvertrag sei.
Von Hahn (Bd. 2 S. 738/39) geht davon aus, daß ein Vertrag über die Beförderung von Personen mit verschiedenem rechtlichen Inhalt abgeschlossen werden könne. Der Passagiervertrag, wie ihn die Eisenbahnen abzuschließen pflegten, räume dem Passagier das Recht ein, die nach einem bestimmten Ort hin bewegten Transportmittel zum Zwecke der Beförderung seiner Person zu benutzen. Nach diesen Ausführungen, die sicherlich niemand bestreiten kann, leitet von Hahn lediglich hieraus die Folgerung ab, „es liege keine locatio coductio operis vor, sondern das Rechtsverhältnis sei eher als locatio conductio rei aufzufassen". Ueber die vertragliche Verpflichtung der Eisenbahn, die Transportmittel zu bewegen, geht von Hahn einfach hinweg.
Weber (S. 125/26) dessen Ausführung bereits oben gestreift wurde, geht davon aus, daß die Eisenbahn zu der auf Beförderung gerichteten Dienstleistungen nicht durch den einzelnen Personenbeförderungsvertrag veranlaßt wird, sondern übehaupt ohne Rücksicht darauf, ob für die Züge Verträge zustande kommen, Personenwagen in Zügen bereitstellt und befördert. Daß der Reisende durch die Beförderung eines von ihm benutzten Wagens seine Absicht des Ortwechsels erreiche, liege demnach außerhalb des Vertrages und sei seinem richtigen, rechtzeitigen Handeln (Beim Ein- Um- und Aussteigen) überlassen. So kommt Weber zu der merkwürdigen Ansicht, „der Personenbeförderungsvertrag charakterisiere sich demnach als ein Mietvertrag (§§ 535 ff. BGB.), als Miete eines Platzes in einem Personenwagen, wobei die Besonderheit, daß der Wagen als Bestandteil eines Zuges nach einem bestimmten, dem Reisenden bekannten Fahrplan befördert wird, als eine zugesicherte Eigenschaft im Sinne des § 537 Abs. 2. BGB. zu bewerten sei."

Vertrag bezeichnet. Unter gemischten Verträgen werden hier alle Verträge verstanden die zu mehreren, gesetzlich verschieden typisierten Leistungen verpflichten, ungeachtet ob eine Leistung überwiegt und die übrigen untergeordneter Bedeutung sind (so auch Scheel S. 6 mit Bezugnahme auf Höniger und Kreß).

Zu den gemischten Verträgen in diesem Sinne sind demnach auch die „Typischen Verträge mit untergeordneten andersartigen Leistungen" (Enneccerus S. 340 ff.) zu zählen; die von Enneccerus vorgenommene Trennung dieser Verträge erscheint vom hier eingenommenen Standpunkt als vorweggenommene Anwendung einer Theorie auf die Behandlung einer bestimmten Sorte gemischter Verträge. Ueber die Behandlung gemischter Verträge ist im übrigen im vorgehenden Kapitel alles grundsätzliche aufgezeigt worden. Eine Uebersicht des Hauptsächlichsten, was bisher zum Beförderungsvertrag gelehrt wurde, zeigt, daß die vorherrschende Lehre die Absorptionstheorie auf ihn anwendet.

Der Inhalt der Ausführungen hiezu ist nahezu bei allen der Gleiche; als absorbierender Vertrag wird der Werkvertrag erachtet. So führt Staudinger S. 931 aus, die Benutzung eines Sitzplatzes sei hier lediglich Mittel zum Zwecke, die Gewährung dieses Mittels sei im allgemeinen eine dem Werkvertrage entspringende Verpflichtung. Bei Planck heißt es S. 1019, die Ueberlassung des Gebrauchs des Platzes geschehe während und zum Zwecke der Werkleistung und werde von dieser absorbiert. Die Einräumung des Platzes erscheine daher nur als ein Mittel zur Ausführung der eigentlichen Vertragsleistung des Unternehmers, der Beförderung des Bestellers. Oertmann sagt S. 959, das allein Wesentliche sei die Beförderung während der Platz nur als Mittel zum Zweck diene. Höchstens könnte in Bezug auf ihn eine Nebenabrede angenommen werden, die dann als solche den Regeln der Miete unterworfen sein möchte. Enneccerus bezeichnet S. 496 in Anm. 8 den Personentransport mit Ueberlassung eines bestimmten Platzes als Werkvertrag mit untergeordneter Gebrauchsgewährung. Nach seiner allgemeinen Ausführung zum Thema der von ihm (S. 341) so benannten „Typischen Verträge mit untergeordneten anderartigen Leistungen" bedeutet dies, daß für die Beurteilung des Vertrages zunächst Werkvertragsrecht entscheidend sein soll und nur ergänzend und nur im Bezug auf die mietartige Leistung mietrechtliche Vorschriften entspr. Anwendung finden könnten.

Die Unzulänglichkeit der vertretenen Anwendung der reinen Absorptionstheorie auf die Personenbeförderungsverträge des modernen Reiseverkehrs ist, da es hier ganz offenbar nicht bloß darauf abgesehen ist, daß der Passagier „irgendwie" (— d. h. unwesentlich „wie" —[9]) an einen anderen Ort kommt, keiner weiteren Darlegung bedürftig. „Nebenabreden" im obigen Sinne Oertmanns müßten hier vielmehr als fast jeden Beförderungsvertrag — und zwar von vornherein — immanent erachtet werden. Sei es, weil der Beförderungsunternehmer verschieden klassifizierte Plätze zur Wahl stellt und so den Reisenden zu solchen Abreden veranlaßt, sei es, weil orts- und verkehrsüblich in bestimmter Weise qualifizierte Plätze beansprucht werden können.

Schon oben wurde deshalb eine weitergehende Auffassung dargelegt und entwickelt und eine neue Darstellung des Vertrages dahingehend entworfen, daß bei demi m Reiseverkehr üblichen Personenbeförderungsvertrage, also insbesondere bei dem mit Eisenbahn und ähnlichen Anstalten abgeschlossenen, die Personenbeförderung als solche als Vertragsgegenstand gegenüber den beiden ihre Erbringung bezweckenden Mitteln — Transportmittelbeförderung, Platzüberlassung — zurücktrete und diese beiden vermittelnden Leistungen als Kern des Vertrags erschienen. Daß die oben aus Enneccerus Auffassung abgeleitete Folgerung, daß mietrechtliche Vorschriften nur in Bezug auf die mietartige Leistung, nicht dagegen auf den Vertrag als Ganzheit angewendet werden können, nicht befriedigt,

9) Vgl. hierzu die obigen Ausführungen, insbesondere Oertmann's.

wird in einem noch zu erörternden Falle bezgl. des mietrechtlichen Kündigungsrechtes festzustellen sein.

Andererseits sei noch darauf hingewiesen, daß die Tatsache, daß als Gegenstand vertraglicher Abmachung hauptsächlich die mietrechtliche Komponente in Erscheinung tritt für die Beurteilung der Struktur des Gesamtvertrages von keinem prinzipiellen Einfluß sein kann. Sie hat ihren Grund darin, daß die beiden Faktoren der Beförderung von verschiedener Art sind. Der eine Faktor, nämlicht die Transportmittelbeförerung als solche, ist jeweils für alle Fahrgäste von gleicher Beschaffenheit, dagegen ist der Andere in Folge der Verschiedenheit der Plätze variabel. Dies dürfte übrigens anscheinend mit ein Grund gewesen sein, weshalb Weber zu seiner Auffassung gekommen ist, es liege ein Mietvertrag vor.—

Die Schicksale, die das eine Forderungsrecht in einem gegenseitigen Vertrage erleidet, ziehen in weitem Umfang auch die gegnerische Forderung in Mitleidenschaft. Eine Haftung des Beförderungsunternehmens für Störung oder vorzeitige Beendigung seiner Beförderungspflicht setzt voraus, daß er die verursachenden Umstände zu vertreten hat. Dies ist nach allgemeinen Grundsätzen bei eigenem Verschulden des Unternehmns und bei Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen der Fall. Die Eisenbahn haftet nach § 5 EVO. außerdem allgemein „für ihre Leute". Daß auch bei diesen Personen Verschulden vorliegen muß, ergibt sich aber aus den allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Grundsätzen (so Staub nach Schildberg S. 32, der die entgegengesetzten Ansicht vertritt). Daß für Personenverletzungen mindestens das gleiche Haftungsprinzip gerechtfertigt ist, wie für Beschädigung und Verlust von materiellen Werten, wie Schildberg S. 32 unter Bezugnahme auf § 456 HGB. ausführt, kann bei Berücksichtigung der Interessenlagen nicht zugegeben werden, da die beiden Situationen vollkommen verschieden sind. Die Beförderung von Gütern erfolgt, da sie der Absender fremder Obhut anvertrauen und sich von ihnen trennen muß, unkontrolliert und es könnte dem Absender daher nicht zugemutet werden, den Nachweis für das Verschulden zu führen. Die Beförderung es Reisenden — sozusagen Vertragsobjekts und -subjekts in einer Person,— erfolgt dagegen unter dessen eigenen Augen. Für Körperverletzungen ist im übrigen im Haftpflichtgesetz, das noch zu besprechen sein wird, ein besonders weitgehendes Haftungsprinzip aufgestellt, sodaß die Frage nur bei Beschädigung von vom Reisenden mit sich geführten Sachen (Kleider, Koffer) einige Bedeutung erlangen kann.

Abgesehen von jeder Verschuldensfrage hat der Unternehmer regelmäßig für sein Vermögen, Beförderungsmittel bereit zu stellen und Platz darin zu überlassen, entspr. § 279 BGB. einzutreten, da das Bereitzustellende Beförderungsmittel und der zu überlassende Platz nur der Gattung nach bestimmt zu werden pflegen. Doch können die Umstände in einzelnen Fällen auch hier die Haftung nach den regelmäßigen Prinzipien z. B. bei ausdrücklichen Abmachungen „mit dem Omnibus Blitz" oder dergl. Sonderregelungen gelten für die Seeschiffahrt und für die Eisenbahn. Der Ueberfahrtsvertrag tritt durch zufälliges Verlorengehen des Schiffes außer Kraft (§ 668 HGB.); bei Ausbesserungsbedürftigkeit des Schiffes während der Reise, ist der Reeder zur Stellung einer gleichguten Schiffsgelegenheit befugt. Die EVO. gewährt dem Reisenden in § 24 ein dreifaches Wahlrecht:
1. Fortsetzung der Reise mit dem nächsten dem Personenverkehr dienenden Zug.
2. Fortsetzung der Reise auf einer anderen Linie, wenn dadurch die Ankunft auf der Bestimmungststation beschleunigt werden kann.
3. Aufgabe der Reise und Rückkehr nach der Abgangsstation.

Andere Vergütungen, z. B. Uebernachtungskosten, entgangener Gewinn etc. stehen dem Reisenden nicht zu, denn § 24 EVO. besagt ausdrücklich, daß die verspätete Abfahrt oder Ankunft, oder das Ausfallen eines Zuges keinen Anspruch auf Entschädigung begründen.

Vermag der Unternehmer die Beförderung der Transportmittel infolge eines von ihm zu vertretenden Umstandes nicht durchzuführen, so kann

der Reisende nach § 275 Abs. 2 BGB. die allgemeinen und besonderen Vorschriften des gegenseitigen Vertrages über das Unmöglich-werden der Leistung zur Anwendung bringen, d. h. Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen (§ 280 BGB. oder § 325 BGB.), oder vom Vertrage zurücktreten (§ 325 BGB.). Bei teilweisem Unvermögen hat er diese Rechte bezgl. des nichtdurchgeführten Teils der Beförderung oder wenn er an der teilweisen Erfüllung des Vertrages kein Interesse hat, auch bzgl. des ganzen Vertrages. Hat der Unternehmer sein Unvermögen nicht zu vertreten, so wird er dagegen, wie schon oben aufgezeigt, gem. § 275 BGB. frei.

Wird die Beförderung aus einem Grunde, den der Unternehmer zu vertreten hat, ganz oder teilweise verzögert, so kann ihn der Reisende durch Mahnung in Verzug setzen (§§ 284/85 BGB.). Einer Mahnung bedarf es nicht, wenn eine Zeit nach dem Kalender oder der Normaluhr festgesetz und herangekommen ist, wie dies häufig durch Fahrpläne geschieht. Der Eintritt des Verzuges hat zur Folge, daß der Reisende aus ihm nach allgemeinen Grundsätzen berechtigt wird (vgl. § 636 BGB.), d. h. entweder Erfüllung und Schadenersatz wegen der Verspätung verlangen oder nach erfolgter fruchtloser Fristsetzung — oder, wenn die Erfüllung kein Interesse mehr für ihn hat, auch sofort — entweder vollen Schadenersatz fordern oder vom Vertrage zurücktreten kann (§ 326 BGB.). Ein besonderes Rücktrittsrecht, das keinen Verzug voraussetzt, ist dem Reisenden weiterhin im § 636 Abs. 1 Satz 1 BGB. gegeben. Dieses Rücktrittsrecht setzt die nicht rechtzeitige Durchführung der Beförderung, ferner die Setzung einer angemessenen Frist nach Maßgabe des § 634 BGB., etwa zur Herbeischaffung eines Ersatzomnibus, mit der Erklärung daß spätere Durchführung abgelehnt werde, und die Versäumung der Frist voraus. Im Falle eines besonderen Interesses des Reisenden, oder wenn die Beförderung unmöglich ist, oder verweigert wird, kann der Rücktritt auch ohne Fristsetzung erfolgen; bei fahrplanmäßigen Reisen, wird dies wohl stets der Fall sein. Bei Geringfügigkeit ist der Rücktritt ausgeschlossen. Wenn der Unternehmer den verzögernden Umstand nicht zu vertreten hat, braucht er nach § 327 BGB. nur die Bereicherung herauszugeben.

Da das Beförderungsgeschäft in den meisten Fällen auch ein Fixgeschäft sein wird (vgl. Kittel S. 23), kann der Reisende außerdem nach § 361 zurücktreten, wenn die Beförderung nicht innerhalb der bestimmten Frist erfolgt. Für die Eisenbahn gelten besondere, im § 24 der EVO. festgelegte Vorschriften, die oben bereits erläutert sind.

Ist die Beförderung der Transportmittel nicht vertragsgemäß, zum Beisp. weil der Beförderungsunternehmer auf einer schlechten holprigen oder auf einer landschaftlich weniger reizvollen Straße fährt, obwohl er vorher einen anderen Reiseweg zugesichert hat, so kann der Reisende nach §§ 634, 633 BGB. vorgehen, d. h. wenn er mit der Erklärung, daß er die Fahrt auf der schlechteren Straße ablehne, eine Frist gesetzt hat, nach deren fruchtlosen Ablauf Wandelung des Vertrages oder Minderung der Vergütung verlangen. Die Wandlung ist ausgeschlossen, wenn die Benutzung der schlechteren Straße nur eine unerhebliche Verschlechterung der Fahrt zur Folge hat (§ 634 BGB. Abs. 3). Andererseits bedarf es keiner Fristsetzung, wenn die Einhaltung der zugesicherten Route unmöglich ist, oder vom Unternehmer verweigert wird oder wenn ein besonderes Interesse des Reisenden dies rechtfertigt (§ 634 Abs. 2 BGB.).

In der Verpflichtung des Unternehmers, einen Platz zu überlassen, liegt die Pflicht einbeschlossen, den überlassenen Platz während der Dauer der Fahrt resp. des Fluges in einem zum vertragsgemäßen Gebrauche geeigneten Zustand zu erhalten (§ 536 BGB.). Tauglichkeits- oder sonstige vertragswidrige Mängel des Platzes oder das Fehlen einer zugesicherten Eigenschaft (z. B. „Fensterplatz"), lösen für die Dauer ihres Vorliegens Minderung oder gar Aufhebung der Pflicht den Fahrpreis zu bezahlen, evtl. auch Schadenersatzansprüche des Reisenden aus (vgl. §§ 537, 538 BGB.). Während nach den allgemeinen Lehren des Schuldrechts der Gläubiger von einem gegenseitigen Vertrag nur bei schuldhafter Nichterfüllung des

Schuldners zurücktreten kann, erwächst aus der Sondervorschrift des mietrechtlichen Vertragsbestandteils ohne weiteres ein Recht zu fristloser Kündigung, wenn dem Reisenden der vertragsgemäße Gebrauch seines Platzes ganz oder zum Teil nicht rechtzeitig gewährt oder, sei es weil die Stoßfedern in einem überfüllten Omnibus unterwegs abspringen, sei es weil Betrunkene eingelassen werden, die sich ihm gegenüber unziemlich benehmen[10]), wieder entzogen wird und er an einer Abhilfe durch den Unternehmer entweder kein Interesse hat oder solche, trotz Aufforderung nicht beschafft wird (§ 542 BGB.).

Die Verjährung des Forderungsrechtes des Reisenden wird meist nur praktisch bezgl. sich etwa ergebender Schadenersatzforderungen. Hier ist zu unterscheiden: a) rührt sie aus einer mangelhaften Bewegung der Transportmittel her, zum Bspl. aus Folgen einer Verspätung oder Befahren eines anderen als des zugesicherten Weges, so ist die sechsmonatige Verjährungsfrist des § 638 BGB. anzuwenden. b) Ergibt sie sich aus der Platzüberlassung, z. B. Kleiderschäden, oder Beschädigung der Koffer zufolge mangelhafter Gepäckaufbewahrungsvorrichtungen, so ist die reguläre dreißigjährige Verjährungsfrist des § 195 BGB. maßgebend, weil es im Mietrecht diesbzgl. keine Sondervorschriften hat.

Hiezu tritt als dritter der Schadenersatzanspruch aus positiver Vertragsverletzung bezw. Schlechterfüllung, der gleichfalls der regelmäßigen dreißigjährigen Verjährung unterliegt. Diese kann neben dem obigen Anspruch aus mangelhafter Erfüllung entstehen. Verunglückt beisplw. durch Verschulden des Unternehmers ein Verkehrsmittel, so ist wenn dies auch als juristische Spitzfindigkeit erscheinen muß, scharf zu unterscheiden zwischen dem Schaden, den der Reisende durch eine hiedurch etwa bedingte Verspätung erleidet, und dem Schaden, der ihm aus einer Körperverletzung erwächst. Ersterer als durch die mangelhafte Erfüllung als solche gegeben, verjährt demnach gemäß § 638 BGB. in sechs Monaten letzterer als durch Schlechterfüllung verursacht, in dreißig Jahren.

Die Hauptforderung des Unternehmers betrifft die Entrichtung des Fahrpreises, der an sich grundsätzlich erst nach der Beförderung zu entrichten wäre (vgl. §§ 641, 646 und 551 BGB.), doch üblicherweise nach den einzelnen Vertragsbedingungen im voraus zu zahlen ist. Im Eisenbahnverkehr ist dies sogar gesetzlich vorgeschrieben (vgl. § 13 EVO.).

Wenn der Beförderungsunternehmer die Beförderung infolge eines Umstandes, den der Reisende zu vertreten hat, nicht durchzuführen vermag, so tut dies seiner Fahrpreisforderung keinen Eintrag; er muß sich jedoch dasjenige anrechnen lassen, was er infolge der Befreiung von der Leistungspflicht erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Arbeitskraft erwirbt oder böswillig zu erweben unteläßt (§ 324 Abs. 1 BGB.). Interessant ist die Entscheidung der Frage, was aus dem Anspruch auf den Fahrpreis werden soll, wenn der Unternehmer teilweise d. h. für eine Reststrecke außer Stande ist die Beförderung durchzuführen und weder er noch der Reisende den die weitere Durchführung hinernden Umstand zu vertreten haben, er somit seinerseits von der ihn obliegenden Leistungspflicht gemäß § 275 BGB. jedenfalls frei wird. Die allgemeine Regel des § 323 BGB. bestimmt, daß bei vollständigem Außerstandesein Verlust des Anspruches auf die Gegenleistung eintritt, bei teilweiser Minderung nach Maßgabe der §§ 472/73 BGB. Dieser allgemeine Maßstab, obwohl von einem Autor ohne weiteres für passend erachtet und herangezogen (vgl. für andere Dernburg Bd. 2, 2 S. 581), kann hier nicht angewendet werden, da sowohl aus dem mietvertragsrechtlichen als auch aus dem werkvertraglichen Vertragsbestandteil entgegenstehende besondere Maßstäbe abzuleiten sind. § 552 BGB. bestimmt, daß der Mieter von der Verpflichtung zur Ent-

10) Es wird allerdings auch die Ansicht vertreten (Vgl. Enneccerus S. 428), daß § 537 BGB. nur solche Fälle betreffe in denen Hinderungen und Beeinträchtigungen des Gebrauchs in der überlassenen Sache selbst ihren Grund haben.

richtung der Vergütung nicht dadurch befreit wird, daß er durch einen in seiner Person liegenden Grund (z. B. zufällige Erkrankung), an der Ausübung des ihm zustehenden Gebrauchsrechtes verhindert wird. § 644 BGB. in Verbindung mit § 646 BGB. dagegen, daß der Unternehmer grundsätzlich bis zur Vollendung des Werkes, das ist hier bis zur Vollendnug der Transportmittel, die Vergütungsgefahr trägt. Höchstens könne er gemäß § 645 BGB. einen der geleisteten Arbeit entsprechenden Teil der Vergütung und Ersatz der in der Vergütung nicht inbegriffenen Auslagen verlangen, wenn dies Werk vor seiner Vollendung infolge einer vom Besteller erteilten Anweisung oder infolge eines Mangels des vom Besteller gelieferten Stoffes unausführbar geworden ist. Wenn auch der Anspruch auf Vergütung für die Gesamtleistung aus den Ansprüchen auf Mietzins und auf Arbeitsvergütung fließt, diese Spezialvorschriften an sich auch nur für diese selbständigen Ansprüche getroffen sind, können sie auch hier bei Inbetrachtziehung der Interessenlage auf den ganzen Vertrag ausgedehnt werden. Ungefähr zum gleichen Ergebnis führt die insbesondere von Rümelin (passim, bes. S. 147), der im Personenbeförderungsvertrag einen reinen Werkvertrag erblickt, vorgenommene Interpretation des § 644 BGB. (Sphärentheorie); denn das Einnehmen des Platzes fällt in den Kreis des Reisenden, das Bewegen der Transportmittel in die Sphäre des Unternehmers [11]). Eine Schwierigkeit ergibt sich aus dem abweichenden Inhalt der angeführten Spezialvorschriften, wenn an sich beide zur Anwendung kommen sollten. Dies ist bsplw. der Fall, wenn der Beförderungsunternehmer die Fortsetzung der Transportmittelbewegung nicht mehr durchzuführen vermag, und der Reisende durch einen in seiner Person liegenden Grund sowieso am weiteren Platzeinnehmen verhindert ist; in solchem Falle muß auf die allgemeinen Vorschriften zurückgegangen werden, da keine der beiden Spezialvorschriften als Hauptvorschrift angesprochen werden kann.

In den Fällen, in denen die weitere Bewegung der Transportmittel bei fortgeschrittener Fahrt unmöglich wird, werden Treu und Glauben vielfach zu einer Korrektur der in solchen Fällen für den Untenehmer allzu harten Regel des § 644 BGB. führen. Dies ist allerdings sehr umstritten. So meint Planck S. 1078, dem Unternehmer sei regelmäßig eine Vergütung nur für das ganze Jahr zugedacht (z. B. Beförderung einer Person oder Sache vom Ort A an den Ort B, nicht für einzelne Teile der dazwischen liegenden Strecke). Diese Ansicht vermag jedoch nicht zu befriedigen, da es ja gerade die Aufgabe des Gesetzes ist, die Fälle zu regeln, die von den Parteien nicht vollständig vorhergesehen sind, dies dürfe aber hier regelmäßig der Fall sein. Eine Forderung auf die Mitwirkung des Reisenden, nämlich auf Einnehmen des Platzes, steht dem Unternehmen nicht zu. Unterläßt der Reisende die Mitwirkung, so kommt er daher nicht in Leistungsverzug, sondern vorausgesetz, daß er zum Einnehmen des Platzes aufgefordert wird, in Annahmeverzug. Ist für die Beförderung eine Zeit nach dem Kalender oder der Normaluhr (Fahrplan) bestimmt, so bedaf es der Aufforderung nicht (§ 296 BGB.). Der Annahmeverzug hat zur Folge, daß der Unternehmer gleichwohl auch in dem Falle den Anspruch auf die gesamte Vergütung behält, wenn die ihm obliegende Leistung während des Annahmeverzugs in Folge eines von ihm nicht zu vertretenden Umstandes undurchführbar wird (§ 324 Abs. 2, BGB.).

Es ist auch hier noch kurz auf das gesetzliche Verkehrshaftpflichtrecht einzugehen, das ähnlich wie die Gastwirtshaftungen nach dem § 701 ff. BGB. bedeutend strenger geregelt ist, als das vertragliche.

---

11) Vgl. auch ausdrückliche Gesetzesbestimmungen. § 666 HGB. sagt, daß der Reisende, der sich vor oder nach dem Antritt der Reise nicht rechtzeitig an Bord begibt, das volle Ueberfahrtsgeld zu bezahlen hat, wenn der Schiffer die Reise antritt oder fortsetzt ohne auf ihn zu warten; § 20 Abs. 2 EVO. das derjenige, der die Abfahrt versäumt, keinen Anspruch auf Entschädigung hat. In beiden Fällen ist es gleichgültig, ob Verschulden vorliegt oder nicht. Der Fahrausweis der Eisenbahn kann jedoch vom Aufsichtsbeamten für einen späteren Zug gültig geschrieben werden.

Formell ermangeln diese Gesetze der Einheitlichkeit. Die Haftpflicht der Eisenbahn ist in dem „Reichsgesetz betr. der Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Fabriken, Steinbrüchen und Gräbereien herbei geführten Tötungen und Körperverletzungen (Haftpflichtgesetz)" vom 7. Juni 1871, abgeändert durch EG. BGB. Art. 42 geregelt. Die Haftpflicht der Kraftfahrzeuge in dem „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" vom 3. Mai 1909, abgeändert durch Gesetz vom 21. Juli 1923. Die Haftpflicht der Luftfahrzeuge im „Luftverkehrsgesetz" vom 1. August 1922; diese Vorschrift die nicht zwingend ist, wird allerdings, ähnlich wie die Gastwirtshaftung von dem Luftfahrzeughalter in den meisten Fällen durch Freizeichnung ausgeschlossen, praktisch ist sie demnach belanglos (Cosack S. 522, auf die Grenzen der Freizeichnung soll hier nicht eingegangen werden). Die Haftpflicht der Schiffe bestimmt sich nur nach den allgemeinen Grundsätzen über unerlaubte Handlungen.

Materiell stimmen die obigen Vorschriften insofern überein, als sie die Verpflichtung zum Schadenersatze an die bloße Verursachung knüpfen, und somit allesamt von der Grundregel des bürgerlichen Rechts, wonach nur für Verschulden gehaftet wird, abweichen vgl. § 1 RHG., § 7 KFG., und § 19 LFG.). Gemeinsam ist ihnen weiter, daß sie den Unternehmer sich auf eigenes Verschulden des Verletzten berufen lassen; verschieden ist jedoch die Regelung sonstiger Haftungsbeschränkungen. Die Eisenbahn kann sich damit verteidigen, daß höhere Gewalt vorlag, Kraftfahrzeuge schon damit, daß es sich um ein unabwendbares Ereignis handelte; dem Luftfahrtunternehmen sind Einwendungen regelmäßig nicht gegeben (Ausnahme Artikel 20 des intern. Abkommens über den Luftverkehr).

Verschieden ist weiterhin auch, wofür gehaftet wird. Kraftfahrzeug und Luftfahrzeug haften für Sachen und Personen, die Eisenbahn nur für letztere.

Luftfahrzeug und Eisenbahn haften absolut, hinsichtlich jeder Beziehung in der sie mit dem betreffenden Fahrgast standen. Kraftfahrzeuge haften nicht, wenn der Verletzten oder die beschädigte Sache durch sie befördert wurden (§ 8 Abs. 1 KFG.). Der Grund für letzteres wird damit angegeben, daß derjenige, der ein Automobil benutzt, zu erkennen gäbe, daß er dessen besondere Betriebsgefahren in Kauf nehmen wolle. Dieser Grund mag im Jahre 1909, als es noch immer für etwas Besonderes galt, ein Auto zu benutzen, stichhaltig gewesen sein; heute in einer Zeit in der Auto und Eisenbahn ebenbürtig nebeneinander stehen, vermag er nicht mehr zu überzeugen. Aus diesen und ähnlichen Gründen hat sich schon seit längerer Zeit der Ruf nach einer Vereinheitlichung des Transporthaftspflichtrechts erhoben, „dessen Verschiedenheiten auch nicht aus der Verschiedenheit der Transportmittel erklärt werden könne" (vgl. hiezu die Berichte über den Deutschen Juristentag 1928 in Salzburg).

Der Bruch mit dem Verschuldensgrundsatz des allgemeinen bürgerlichen Rechts, scheint — wenn auch die Regelungen im einzelnen verschieden sind — der Ueberlegung zu entspringen, daß die modernen Verkehrsunternehmen eine Vielzahl neuer Gefahren mit sich gebracht hätten, demnach mit diesen auch selbst fertig werden, d. h. die aus ihnen entspringenden Schäden auch selbst tragen sollten. Dieser Gedanke führt dazu, die Haftpflicht wenigstens für die typischen Betriebsgefahren den Unternehmen aufzuerlegen, die aus dem Verkehr den ersten Nutzen ziehen. Simon (S. 20 ff.) führt hiezu allerdings aus, daß bsplw. die Untersuchungen, die in Frankreich über die Verkehrsunfälle vor und nach Einführung der Eisenbahn angestellt worden seien, zeigten, daß von einer Million Reisenden auf Postkutschen 14 mal mehr getötet und 20 mal mehr verwundet wurden, als auf Eisenbahnen; die Behauptung, die modernen Verkehrsmittel brächten eine besonders große Gefährdung für Leib und Leben der Reisenden, sei also unrichtig. Dazu ist aber zu bemerken, daß die Verbilligung des Reisens, man denke allein an die Ersparnis von Zehrung und Quartier durch die Beschleunigung dazu geführt hat, daß heute ein viel höherer Prozentsatz der Bevölkerung reist, als früher.

Anhang.

Allgemeine Reisebedingungen

(Zusammengestellt von der Fachgruppe Reisevermittlung)

Anmeldung

Anmeldungen für Reisen werden erst dann für beide Teile verbindlich, wenn eine Anzahlung in Höhe von mindestens 10 Prozent des Gesamtpreises entrichtet worden ist. Der Rest ist spätestens am Tage des Reiseantritts zu zahlen.

Aenderungen des Reiseplanes während der Reise

Aenderungen des Reiseplanes während der Reise, soweit sie nicht durch unvorhergesehene Ereignisse bedingt sind, bedürfen der Zustimmung der ganzen Reisegesellschaft.

Preisänderungen

Preisänderungen sind dem Reiseunternehmer für solche Fälle vorbehalten, in denen vor oder während der Reise sein Verschulden eine Erhöhung der Selbstkosten eintritt.

Nachzahlungen im Falle der Nichterreichung einer bestimmten Teilnehmerzahl dürfen nur gefordert werden, wenn sie in den Ausschreibungen unter genauer Angabe der Höhe des gegebenenfalls zu zahlenden Zuschlags angekündigt worden sind.

Rücktritt von der Reise.

Tritt der Reisende spätestens 10 Tage vor Reisebeginn zurück, so kann der Reiseunternehmer von der geleisteten Anzahlung nur die ihm tatsächlich entstandenen höheren Unkosten einbehalten. Der Reiseunternehmer kann das Reugeld ganz oder teilweise bei einer späteren Reise abrechnen.

Ausfall der Reise

Wenn die Reise vom Reiseunternehmer aus zwingenden Gründen abgesagt wird, so ist der Reisende unverzüglich zu verständigen und die geleistete Anzahlung ohne Abzug zurückzuerstatten. Ein weitergehender Anspruch der Reisenden besteht nicht.

Paß- und Devisenbestimmungen

Die Reiseteilnehmer sind für ihre Person für die Einhaltung der den jeweiligen zwischenstaatlichen Reiseverkehr regelnden Paß- und Devisen-Bestimmungen verantwortlich.

Haftung

Der Reiseunternehmer ist bei allen Reiseveranstaltungen nur Vermittler der bei der Durchführung der Reise in Anspruch genommenen Unternehmungen und Personen (Transportgesellschaften, Unterkunfts- und Gaststätten usw.).

Die Haftung dieser Unternehmungen und Personen bleibt unberührt. Der Reiseunternehmer haftet auch nicht für Unglücksfälle, Verluste, Verspätungen oder sonstige nicht auf sein Verschulden zurückzuführende Unregelmäßigkeiten.

Schrifttum.

Beyersdorf, Oskar: Die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarte. Göttingen, Jur. Diss. 1903.

Borchardt, Felix: Das Gast- und Schankgewerbe in Vergangenheit und Gegenwart. Greifswald, Phil. Diss. 1901.

Bormann, Artur: Die Lehre vom Fremdenverkehr. Berlin 1931.

Cosack, K.: Lehrbuch des Handelsrechts. 12. Aufl. 1930.

Densch, Hans: Vereinheitlichung des Verkehrshaftpflichtrechts. Hamburg, Jur. Diss. 1935.

Dernburg, Heinrich: Das bgl. Recht. Bd. 2 Recht der Schuldverhältnisse. Bd. 1—6. Ergbd. 1—9. 1.—4. Aufl. 1903/12.

Drosihn, Friedrich: Das Reisebüro im Rahmen der Wirtschaftsrechnung. Tübingen, Wirtschaftswiss. Diss. 1934.

Dueringer, Adalbert und Max Hachenburg: Das Handelsgesetzbuch v. 10. Mai 1897. 3. Aufl. Bd. 1—5. 1930/32.

Eckemann, Kurt: Die Betriebswirtschaft eines Reisebüros. Frankfurt a. M., Wirtschafts- und sozialwiss. Diss. 1930.

Ehrenberg, Viktor: Handbuch des ges. Handelsrechts. 1913.

Ennecccerus, Ludwig: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. 2: Recht der Schuldverhältnisse. Marburg 1930. 11. Bearb. (Lehrb. d. bgl. Rechts. 2, 2).

Feuchtinger, Max-Erich: Der Verkehr im Wandel der Zeiten seit dem Jahre 1000. Stuttgart, Diss. der Techn. H. Abt. f. Bauingenieurwesen 1935.

Fremdenverkehr: Beiträge von L. Adler (u. a.) Hrsg. v. d. Industrie- und Handelskammer zu Berlin. Berlin 1929.

Freund, Heinrich: Das Seeschiffahrtsrecht der Sowjetunion. Stuttgart 1930. (Beilage der: Ztschr. f. das ges. Handelsrecht u. Konkursrecht. 95.)

Gierke, Julius von: Handelsrecht und Schiffahrtsrecht. (Lehrbücher u. Grundrisse der Rechtswiss. Bd. 6.) 3. umgarb. Auflage. Berlin u. Lpz. 1929.

Göppert, Heinrich: Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen. Berlin, Jur. Diss. 1894.

Hagenbeck, Walter: Rechte und Pflichten im Mäklervertrage. Göttingen, Jur. Diss. 1931.

Hahn, Friedrich von: Commentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. 2. verm. u. verb. Aufl. Bd. 1. 2. Braunschweig 1871/75.

Höhn, Reinhard: Allgemeines Schuldrecht. Berlin 1934.

Hotelnachrichten deutsche: Deutsche Hotelnachrichten. Ig. 1930 1931.

Ionge, Morris de: Retourbillets und kein Ende! Nebst Anhang. (Erwiderung gegen Prof. L. v. Bar.) Berlin 1889.

— Die Unübertragbarkeit der Retourbillete. 2. Aufl. Freiburg i. Br. 1888.

Isele, Hellmut Georg: Geschäftsbesorgung — Umriß eines Systems Marburg 1935.

Kachel, Johanna: Herberge und Gastwirtschaft in Deutschland bis zum 17. Jahrhundert. Stuttgart 1924. (Beihefte z. Vierteljahrsschr. f. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. H. 3.).

Kalkbrenner, Otto: Im Personenverkehr der Eisenbahnen vorkommende Papiere u. die ihrer Ausgabe zu Grunde liegenden Rechtsgeschäfte. Erlangen, Jur. Diss. 1909.

Leeb, Johannes: Rechtliche Studie über den Eisenbahn — Personentransport—Vertrag nach der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands v. 15. Nov. 1892. München 1895.
Lenel, Otto: Das Edictum Perpetuum. 3. Aufl. 1927.
Mitteilungen der Spitzenvertretung Hilfsgewerbe des Verkehrs. Aug. 1935 bis Not. 1936.
Müller-Erzbach, Rudolf: Deutsches Handelsrecht. 5. 2. Tübingen 1924.
Oertmann: Komm. BGB. Bd. 2. Recht der Schuldverhältnisse. 1, 1 — 6. 2, 1—6. (Nebenges.) 1. — 4. Aufl. 1901/1927.
Ortweiler, Alfred Friedrich: Inhaberschuldzeichen. § 807 BGB. Erlangen, Jur. Diss. 1911.
Persen, Wilhelm: Gastaufnahmevertrag und die Haftung des Gastwirts. Rostock, Jur. Diss. 1934.
Planck, Julius Wilhelm: Komm. zum BGB. 5. Aufl. 1908.
Raiser, Ludwig: Das Recht der allgemeinen Geschäftsbedingungen. Hamburg, Jur. Hab. 1935.
Reichsgerichtsräte Kommentar der: RGRK. (Koenige: HGB Bd. 1. 4. A. 1936).
Röder, H. Eisenbahn—Verkehrs—Ordnung deutsche v. 16. Mai 1928 österr. v. 23. Mai 1928. Kommentar nebst Anh. 2. verm. Aufl Berlin—Schöneberg 1929.
Röhricht, Reinhold: Deutsche Pilgerreisen nach dem heiligen Hande. Gotha 1889.
Rümelin, Gustav. Dienstvertrag und Werkvertrag. Tübingen 1905.
Scheel, Charlotte: Der Gastaufnahmevertrag. Rostock, Jur. Diss. 1931.
Schildberg, Gerd.: Die Haftung der Eisenbahn im Personenverkehr. Erlangen, Jur. Diss. 1930.
Schneeli, Max: Di erechtliche Natur des Eisenbahnfahrscheins. Zürich, Jur. Diss. 1890.
Schwendener, Hans: Das Personentransportrecht mit bes. Berücksicht. des schweiz. Post-, Eisenbahn- u. Dampfschiffverkehrs. Bern, Jur. Diss. 1911.
Simon, Philipp: Einfluß der Eisenbahngütertarife auf die Volkswirtschaft. Würzbg. Jur. Diss. 1922.
Spinola, Harry. Die Uebertragung eines Mietverhältnisses durch den Mieter an einen Dritten. Freiburg. Br., Jur. Diss. 1935.
Staub: Kommentar z. Handelsgesetzbuch. 4. Aufl. 1913.
Staudinger: Kommentar zum BGB. 5. - 10. Aufl. 1910/36.
Sturm, August: Die Haftpflicht der Gastwirts nach römischen Recht. Naumburg a. S. 1892.
Titze, Heinrich: Bürgerliches Recht. Recht der Schuldverhältnisse. 4., erw. Aufl. Berlin 1932. (Enzyklopädie d. Rechts- u. Staatswiss. 8.)
Tobler, Titus: Denkblätter aus Jerusalem. St. Gallen, Konstanz 1853.
Weber: Die rechtl. Natur des Personenbeförderungsvertr. mit Eisenb. in: Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Ig. 57. 1917. (= Deutsche Eisenbahnzeitung.)
Wilke, Herbert: Der Unterschied in der Haftung der wichtigsten Verkehrsmittel (Eisenbahn, Kraftfahrzeug, Luftfahrzeug) unter Berücksichtigung der Frage nach Gründen dieses Unterschiedes. Jena, Jur. Diss. 1935.
Warmbold, Paul: Beitrag zum Rechte der Personenbeförderung auf Vollbahnen. Jena, Diss. 1904.

Lebenslauf.

Ich kam am 15. April 1912 als siebentes Kind des Ignaz Schrems und der Cecilie geb. Diensthuber in Kirchdorf an der Krems in Oberösterreich zur Welt. Ich besuchte die Bundes-Oberrealschule in Linz a. D., Waidhofen an der Ybbs und Salzburg und anschließend die Universität in Wien. Infolge politischer Verhältnisse konnte ich mein Studium in Oesterreich nicht fortsetzen, begann dann später im Januar 1935 an der Universität in Breslau das Studium der Rechts- und Wirtschaftswissenschaften und legte daselbst am 22. August 1936 die Referendarprüfung und am 23. April 1937 die mündliche Doktorprüfung ab.

Siegfried Schrems.